1998 no. 35

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

KONINKLIJK BESLUIT van 7 januari 1998 (Stb. 37), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 in verband met wijzigingen in het Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, met bijlagen (Trb. 1977, 77), herijking van maritieme veiligheidsregelgeving en een aantal technische wijzigingen.

Uitgegeven, 1 juli 1998

De minister van Justitie en Publieke Werken,

E.J. Vos

BESLUIT van 9 maart 1998 tot afkondiging in het Afkondigingsblad van Aruba van het besluit van 7 januari 1998 (Stb. 37), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 in verband met wijzigingen in het Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, met bijlagen (Trb. 1977, 77), herijking van maritieme veiligheidsregelgeving en een aantal technische wijzigingen.

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van Aruba,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaand besluit:

BESLUIT van 7 januari 1998 (Stb. 37), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 in verband met wijzigingen in het Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, met bijlagen (Trb. 1977, 77), herijking van maritieme veiligheidsregelgeving en een aantal technische wijzigingen.

Heeft de opneming daarvan in het Afkondigingsblad van Aruba bevolen.

Gedaan te Oranjestad, 9 maart 1998

O. Koolman

BESLUIT van 7 januari 1998 (Stb. 37), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 in verband met wijzigingen in het Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, met bijlagen (Trb. 1977, 77), herijking van maritieme veiligheidsregelgeving en een aantal technische wijzigingen

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 20 december 1996, nr. DGSM/J-96009632, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Gelet op de resoluties van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie 22(59) (Trb. 1994, 19 en 134), 23(59), 24(60) (Trb. 1994, 19 en 134), 26(60) (Trb. 1994, 19 en 134), 27(61) (Trb. 1995, 19 en 236), en 42(64) (Trb. 1996, 128) en op de artikelen 3, tweede lid, 3a, eerste en derde lid, 4, tweede lid, van de Schepenwet;

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 15 mei 1997, no. W09.96.0625/K);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 december 1997, nr. DGG/J-97010 034, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Schepenbesluit 1965[1] wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1, eerste lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van «een schip gebouwd» en de daarbij gegeven omschrijving door een puntkomma, toegevoegd:

belangrijke verbouwing: de verbouwing van een schip:

a. waardoor de afmetingen, het laadvermogen of de passagierscapaciteit van het schip in belangrijke mate worden gewijzigd;

b. waardoor het scheepstype wordt gewijzigd; of

c. die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voornamelijk is gericht op het verlengen van de levensduur van het schip.

[1] Stb. 1965, 367, laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 18 december 1997, (Stb. 745) (AB 1998 no. 33)

B

In artikel 45, derde lid, wordt «ro-ro laadruimten» vervangen door: ro/ro laadruimten.

C

Artikel 87 komt te luiden:

Artikel 87

Voorzieningen voor overnemen loods

1. Aan boord van een schip dat reizen maakt waarbij het waarschijnlijk is dat van een loods gebruik zal worden gemaakt, zijn deugdelijke voorzieningen aanwezig die de loods in staat stellen veilig aan en van boord te gaan.

2. Deze voorzieningen zijn schoon, worden in goede staat gehouden en worden regelmatig nagezien.

3. Het gereedmaken van de voorzieningen voor het overnemen van de loods en het aan en van boord gaan van een loods geschiedt onder toezicht van een verantwoordelijke officier van het schip die beschikt over middelen om met de brug te communiceren en die de loods via een veilige weg naar en vanaf de brug begeleidt. Scheepsgezellen, belast met het gereedmaken en bedienen van mechanische voorzieningen, worden onderricht in het werken hiermee. Deze voorzieningen worden voor gebruik getest.

4. De voorzieningen zijn geschikt voor gebruik aan beide zijden van het schip.

5. Op alle schepen waar de verticale afstand tussen het wateroppervlak en het punt van aan en van boord gaan meer dan 9 meter bedraagt en het de bedoeling is de loods aan boord te nemen of te ontschepen met gebruik van de valreep of een mechanische loodsladder, of op een andere even veilige en gemakkelijke wijze in combinatie met een loodsladder, zijn deze voorzieningen aan beide zijden aangebracht, tenzij zij zodanig verplaatsbaar zijn dat ze aan beide zijden kunnen worden gebruikt.

6. Teneinde veilig en gemakkelijk aan en van boord te gaan is het schip voorzien van:

a. een loodsladder, die vanaf het wateroppervlak een klim vergt van ten minste 1,5 meter en ten hoogste 9 meter, en die zodanig veilig is opgehangen dat hij:

1°. vrij hangt van alle mogelijke spuipijpen van het schip;
2°. evenwijdig aan het vlak van kiel en stevens en, voorzover uitvoerbaar, binnen een kwart scheepslengte vanuit midscheeps hangt;
3°. met alle treden stevig tegen de scheepshuid rust, met dien verstande dat waar speciale constructies zoals berghouten, verhinderen dat de treden van de loodsladder stevig tegen de scheepshuid rusten, maatregelen getroffen zijn om het aan of van boord gaan veilig te kunnen doen geschieden;

4°. uit een enkele lengte bestaat en lang genoeg is om vanaf de inschepingsplaats aan boord het water te bereiken, rekening houdend met alle beladingstoestanden van het schip, met kop- en stuurlast en met slagzij naar de andere zijde van 15 graden, met dien verstande dat de bevestigingspunten, sluitingen en sjordraden ten minste even sterk zijn als de zijleiders; of

b. een valreep in combinatie met een loodsladder, of iedere andere gelijkwaardige en veilige oplossing, indien de afstand van het wateroppervlak tot de inschepingsplaats groter is dan 9 meter, met dien verstande dat de valreep naar het achterschip wijst, en als de valreep gebruikt wordt het onderste deel stevig tegen dat deel van de scheepshuid rust dat evenwijdig loopt met het vlak van kiel en stevens, en dat, voorzover uitvoerbaar, binnen een kwart scheepslengte vanuit midscheeps ligt en vrij is van mogelijke spuipijpen; of

c. een mechanische loodsladder, zodanig opgesteld dat hij evenwijdig aan het vlak van kiel en stevens en, voorzover uitvoerbaar, binnen een kwart scheepslengte vanuit midscheeps, vrij is van mogelijke spuipijpen.

7. Er zijn voorzieningen aanwezig teneinde een ieder in staat te stellen op veilige, gemakkelijke en onbelemmerde wijze vanaf het boveneinde van de loodsladder, de valreep of elk ander middel aan dek te stappen of omgekeerd. Als het overstappen geschiedt door een opening in het hekwerk of de verschansing zijn handgrepen aangebracht. Als het overstappen geschiedt door middel van een verschansingstrap is deze stevig bevestigd aan het schip teneinde omvallen te voorkomen. Er zijn twee rechtopstaande houvasten aangebracht die nabij de onderzijde alsmede op een hoger gelegen punt stevig aan het schip bevestigd zijn.

8. Zijdeuren in het schip die gebruikt worden voor het aan boord nemen of ontschepen van een loods, openen, voorzover redelijkerwijs uitvoerbaar, niet naar buiten toe.

9. De mechanische loodsladder en bijbehorende uitrusting zijn van een goedgekeurd type en voldoen aan de volgende voorschriften:

a. de installatie is ontworpen om dienst te doen als een beweegbare ladder om iemand via de zijde van het schip aan of van boord te brengen of als een platform om een of meerdere personen via de zijde van het schip aan of van boord te brengen;

b. de installatie is zodanig ontworpen en gebouwd dat de loods veilig aan of van boord kan gaan, waaronder mede wordt begrepen een veilige toegang van de ladder naar het dek en omgekeerd, met dien verstande dat dit kan worden bereikt door middel van een platform voorzien van een hekwerk;

c. een doelmatige handbediening is aanwezig en voor gebruik gereed, teneinde de persoon of personen die vervoerd worden te kunnen laten zakken of ophalen in geval van een stroomstoring;

d. de hijsinrichting is stevig aan het schip bevestigd met dien verstande dat de hijsinrichting niet uitsluitend aan de verschansing van het schip bevestigd is en indien de hijsinrichting verplaatsbaar is, het schip aan elke zijde voorzien is van goede en sterke bevestigingspunten;

e. indien een berghout of stootrand is aangebracht op de plaats van de hijsinrichting, dan is die zodanig onderbroken, dat de loodsladder tegen de scheepshuid komt te rusten;

f. naast de hijsinrichting is een loodsladder zodanig voor onmiddellijk gebruik gereedgemaakt, dat op elk punt hierop kan worden overgestapt en de loodsladder lang genoeg is om vanaf de inschepingsplaats aan boord het water te bereiken;

g. de plaats op de scheepshuid waar de hijsinrichting wordt neergelaten is aangegeven;

h. een verplaatsbare hijsinrichting is op een beschermde plaats opgeborgen;

i. teneinde het gevaar van ijsafzetting te vermijden wordt bij koud weer de verplaatsbare hijsinrichting vlak voor gebruik gereedgemaakt.

10. De volgende bijbehorende uitrusting is voor onmiddellijk gebruik gereed tijdens het overnemen van personen:
a. twee handleiders, stevig aan het schip bevestigd, met een diameter van ten minste 0,028 meter;
b. een reddingboei voorzien van een zelfontbrandend licht;
c. een hieuwlijn.

11. Er is een doelmatige voorziening aanwezig om de overneemuitrusting buitenboord, de plaats aan dek waar iemand aan boord wordt genomen of ontscheept en de bediening van de mechanische loodsladder te verlichten.

12. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de constructie van loodsladders.

D

Artikel 96 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste tot en met zevende lid en het negende lid vervallen en het achtste lid wordt vernummerd tot eerste lid.

2. Aan dit artikel wordt een nieuw tweede lid toegevoegd, luidende:

2. Een schip van 1600 ton of meer is voorzien van een richtingzoeker of van een ander elektronisch navigatiemiddel. De apparatuur is van een goedgekeurd type en wordt geplaatst ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

E

In artikel 97 vervalt het vijfde lid en worden het zesde, zevende, achtste, negende, onderscheidenlijk tiende lid vernummerd tot vijfde, zesde, zevende, achtste, en negende lid.

F

Artikel 98, tweede lid, tweede volzin, komt te luiden:

De dagseinlamp moet ook kunnen worden gevoed door de noodkrachtbron van het schip.

G

In artikel 128 wordt na «bijlage XIX van dit besluit» een punt geplaatst en vervalt de zinsnede «en met inachtneming van de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.».

H

In artikel 130c vervalt «128».

I

Artikel 132, zevende lid, komt te luiden:

7. Het vervoer van een deklast hout voldoet bovendien aan de bij ministeriële regeling gestelde nadere regels.

J

In artikel 138 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Aan boord van elk schip is een veiligheidsplan aanwezig.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het veiligheidsplan, bestaande uit een algemeen plan, geeft aan waar de diverse dekken, de verbindingen tussen de dekken onderling, de compartimenten en de toegangen tot deze compartimenten zich bevinden, en verschaft op duidelijke en overzichtelijke wijze informatie over de aanwezige brandblus-, redding- en veiligheidsmiddelen.

3. Onder vernummering van het derde en vierde lid tot vijfde en zesde lid, worden na het tweede lid twee nieuwe leden ingevoegd, luidende:

3. Het veiligheidsplan is op toegankelijke en kenbare plaatsen opgehangen.

4. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de inhoud van het veiligheidsplan.

4. Het zesde lid komt te luiden;

6. Op een schip, geen passagiersschip zijnde, met een lengte als bedoeld in artikel 2 van bijlage I van 24 meter of meer, mag het veiligheidsplan, bedoeld in het eerste lid, met de brandbeveiligingsplannen, bedoeld in het vijfde lid, tot een gezamenlijk plan worden gecombineerd. In een dergelijk geval zorgt de kapitein ervoor dat een exemplaar van het veiligheidsplan is opgeborgen in een duidelijk gemerkte en weerbestendige bergplaats aan de buitenzijde van het dekhuis.

K

In artikel 140, vijfde lid, onder b, wordt «ro-ro-laadruimten» vervangen door: ro/ro laadruimten.

L

In artikel 154, derde lid, wordt «artikel 4, lid 3» vervangen door: artikel 4, vijfde lid.

M

Artikel 162 komt te luiden:

Artikel 162

Loodsladders

De kapitein draagt ervoor zorg dat de loodsladder schoon en in goede staat wordt gehouden en alleen wordt gebruikt voor het aan boord nemen of ontschepen van een loods, alsmede van havenautoriteiten bij aankomst in of vertrek uit een haven.

ARTIKEL II

Bijlage II van het Schepenbesluit 1965 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel 11 door een puntkomma, na dit onderdeel een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

12. A/Amax: kengetal dat het relatief veiligheidsniveau van stabiliteit in beschadigde toestand van een passagiersschip met ro/ro laadruimten weergeeft.

B

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel 2.3.4 wordt een onderdeel 2.3.5 ingevoegd, luidende:

2.3.5. Voor passagiersschepen met ro/ro laadruimten of ruimten van bijzondere aard als bedoeld in artikel 3 van bijlage IV, die zijn gebouwd voor 29 april 1990, is toegestaan:

a. een vermindering van het in onderdeel 2.3.1 bepaalde minimale bereik van de kromme van restarmen van positieve statische stabiliteit; en

b. de restarm (GZ) bedoeld in onderdeel 2.3.3 te berekenen met de volgende formule:

$$GZ \text{ (in m)} = \frac{\text{hellend moment (in t.m)}}{\text{deplacement (in t van 1000 kg)}}$$

In geen geval is deze arm van statische stabiliteit minder dan 0,09 meter

2. Onder vernummering van het negende en tiende lid tot twaalfde en dertiende lid, worden na onderdeel 8.2 drie nieuwe leden ingevoegd, luidende:

9. Passagiersschepen met ro/ro laadruimten of ruimten van bijzondere aard, zoals omschreven in artikel 3 van bijlage IV, die zijn gebouwd voor 29 april 1990, voldoen uiterlijk op de hieronder vermelde datum aan dit artikel, afhankelijk van de waarde van de volgens de toepasselijke richtlijn berekende verhouding A/Amax:

waarde van de verhouding A/Amax: van toepassing zijnde datum:

minder dan 70%	1 oktober 1994
70% of meer doch minder dan 75%	1 oktober 1996
75% of meer doch minder dan 85%	1 oktober 1998
85% of meer doch minder dan 90%	1 oktober 2000
90% of meer doch minder dan 95%	1 oktober 2005

10. In afwijking van het negende lid voldoen passagiersschepen als bedoeld in dat lid, die passagiers vervoeren van of naar havens gelegen in het zeegebied begrensd door de parallel 48° noorderbreedte, de meridiaan 12° westerlengte, de parallel 61° noorderbreedte, de meridiaan 2° oosterlengte, de parallel 57° noorderbreedte en de kust, uiterlijk op de hieronder vermelde van toepassing zijnde datum aan dit artikel, afhankelijk van de van toepassing zijnde indelingsfactor en de volgens de toepasselijke richtlijn berekende verhouding A/Amax:

waarde van de verhouding A/Amax:	van toepassing zijnde datum:	
	indelingsfactor groter dan 0,5	indelingsfactor gelijk aan of kleiner dan 0,5
minder dan 70%:	1 oktober 1994	1 oktober 1994
70% of meer doch minder dan 75%:	1 december 1995	1 december 1996
75% of meer doch minder dan 85%:	1 december 1996	1 december 1998
85% of meer doch minder dan 90%:	1 december 1997	1 december 1999
90% of meer doch minder dan 97%:	1 december 1999	1 december 2004
97% of meer:	1 december 2004	1 december 2007

Voor de toepassing van dit lid is het gestelde betreffende de restarm GZ in onderdeel 2.3.5 niet van toepassing en wordt de restarm GZ berekend volgens de formule aangegeven in onderdeel 2.3.3.

11. Passagiersschepen die reparaties, wijzigingen en aanpassingen ondergaan teneinde aan het negende of tiende lid te voldoen, worden niet geacht een belangrijke verbouwing te hebben ondergaan.

3. Het twaalfde lid komt te luiden:

12. Onderdeel 2.3, met uitzondering van 2.3.5, en de onderdelen 2.4, 5 en 6.2 zijn van toepassing op passagiersschepen gebouwd op of na 29 april 1990. De onderdelen 7.2, 7.3 en 7.4 zijn van toepassing op alle passagiersschepen.

C

Na artikel 12a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 12b

Toegang tot ruimten gelegen in het ladinggedeelte van olietankschepen

1. Dit artikel is van toepassing op olietankschepen gebouwd op of na 1 oktober 1994.

2. Kofferdammen, ballasttanks, ladingtanks en andere in het ladinggedeelte gelegen ruimten zijn rechtstreeks vanaf het open dek toegankelijk en wel zodanig dat zij volledig kunnen worden geïnspecteerd. Ruimten in de dubbele bodem mogen, afhankelijk van de mogelijkheden tot ventilatie, via een ladingpompkamer, een pompkamer, een van het open dek tot de dubbele bodem doorlopende kofferdam, een pijpentunnel of een soortgelijke ruimte toegankelijk zijn.

3. De toegang door horizontale openingen, luiken of mangaten is van een zodanige afmeting, dat een persoon die een persluchttoestel en beschermende kleding draagt, onbelemmerd elke ladder op of af kan gaan en er tevens een vrije opening aanwezig is die het ophijsen van een gewonde vanaf de bodem van de ruimte mogelijk maakt. De afmetingen van de doorgang zijn ten minste 0,6 x 0,6 meter. Afrondingen in de hoeken van de opgegeven maten zijn met toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toegestaan.

4. De toegang door verticale openingen of mangaten die doorgang in de lengte- of breedterichting van het ruim verschaffen, heeft een vrije opening van niet minder dan 0,6 x 0,8 meter en bevindt zich niet hoger dan 0,6 meter boven het vlak, tenzij roosters of andere voetsteunen zijn aangebracht. Afrondingen in de hoeken van de opgegeven maten zijn met toestemming van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toegestaan.

5. In bijzondere gevallen kunnen op olietankschepen met een draagvermogen van minder dan 5000 tonmassa, kleinere afmetingen worden aanvaard dan de afmetingen, bedoeld in het derde of vierde lid, mits de mogelijkheid van doorgang door deze openingen, ook voor het vervoer van een gewonde daardoor, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is aangetoond.

D

In artikel 26 vervallen het tiende lid, de onderdelen 11.1 en 11.2 en het twaalfde lid en worden de onderdelen 13.1 en 13.2 onderscheidenlijk het veertiende lid vernummerd tot onderdelen 10.1 en 10.2 onderscheidenlijk het elfde lid.

E

Artikel 33, vierde lid, vervalt.

F

In artikel 34 vervallen het vijfde, zesde en zevende lid.

G

In artikel 37 wordt, onder vernummering van het tweede tot en met zesde lid tot derde tot en met zevende lid, na het eerste lid een tweede lid ingevoegd, luidende:

2. In afwijking van het eerste lid geldt voor schepen, gebouwd op of na 1 oktober 1994, dat vanaf de brug door middel van ten minste twee onafhankelijke communicatiemiddelen op doeltreffende wijze orders kunnen worden gegeven naar de plaats in de machinekamer of in de controlekamer waar in normale omstandigheden de snelheid van het schip en de richting van de stuwkracht van de schroeven kan worden bediend. Deze orders kunnen vanaf deze plaatsen ook worden beantwoord. Aan boord van een vrachtschip van 500 ton of meer en aan boord van een passagiersschip is een van deze communicatiemiddelen een machinekamertelegraaf, die zowel op de brug als in de machinekamers de orders en de beantwoording daarvan zichtbaar aangeeft. Tussen zowel de brug als de machinekamer en elke andere plaats waar de snelheid en de richting van de stuwkracht van de schroeven kan worden bediend is een doelmatig communicatiemiddel aanwezig.

H

Artikel 42 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen 2.1.9 en 2.1.10 komen te vervallen en de onderdelen 2.1.11 en 2.1.12 worden vernummerd tot 2.1.9 en 2.1.10.

2. Na onderdeel 3.2.3 wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

3.3. Op schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 is het bepaalde in de laatste volzin van onderdeel 3.1.2 niet van toepassing.

I

In artikel 43 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. De onderdelen 2.2.7 en 2.2.8 vervallen en de onderdelen 2.2.9 en 2.2.10 worden vernummerd tot 2.2.7 en 2.2.8.

2. Na onderdeel 3.2.3 wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

3.3. Op schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 is het bepaalde in de laatste volzin van onderdeel 3.1.2 niet van toepassing.

J

In artikel 44 wordt na het tweede lid een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

2.1. Schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 voldoen in plaats van het voorschrift, bedoeld in de tweede volzin van het tweede lid, aan de volgende voorschriften:
a. de bron met geaccumuleerd vermogen is zodanig beschermd dat uitputting door de automatische aanzetinrichting is uitgesloten, tenzij in een tweede onafhankelijk middel van aanzetten is voorzien;
b. er is een tweede energiebron aanwezig voor drie aanvullende starts binnen 30 minuten, tenzij ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan worden aangetoond dat handstart doeltreffend werkt.

K

Artikel 45 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel 3.2.3 wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

3.2.4. Voor schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 is, in afwijking van onderdeel 3.1, het gebruik van systemen van beperkte omvang die plaatselijk zijn geaard toegestaan, mits elke mogelijke resulterende stroom niet rechtstreeks door enige gevaarlijke ruimte kan vloeien.

2. Na onderdeel 4.2 wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

4.3. Op tankschepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 worden in afwijking van onderdeel 4.1, geen geaarde verdeelsystemen gebruikt, uitgezonderd geaarde intrinsiek veilige systemen en, mits gebruikt onder door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde omstandigheden, de volgende systemen met aarding:

a. voedingseenheden, beveiligings- en bewakingssystemen en instrumentarium waarbij technische of veiligheidsredenen het gebruik uitsluiten van een systeem zonder verbinding met aarde, mits de stroom zowel onder normale omstandigheden als bij storingen wordt beperkt tot niet meer dan 5 A;

b. systemen van beperkte omvang die plaatselijk zijn geaard, mits elke mogelijke resulterende stroom niet rechtstreeks door enige gevaarlijke ruimten kan vloeien;

c. draaistroominstallaties, met een lijnspanning van 1000 volt effectieve spanningswaarde of hoger, op voorwaarde dat elke mogelijk resulterende stroom niet rechtstreeks door een van de gevaarlijke ruimten kan vloeien.

L

In artikel 45a worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het eerste en derde lid vervallen, onder vernummering van het tweede lid tot eerste lid en het vierde, vijfde en zesde lid tot tweede, derde en vierde lid.

2. Onderdeel 2.1 komt te luiden:

2.1. Elektrisch gedreven dekwerktuigen ten behoeve van laad- en losinrichtingen van schepen die in Nederland of in de Nederlandse Antillen zijn geregistreerd, voldoen aan de bij of krachtens de Arbeidsomstandigenwet gestelde eisen. Elektrisch gedreven dekwerktuigen ten behoeve van laad- en losinrichtingen van schepen die in Aruba zijn geregistreerd, voldoen aan de bij of krachtens de Stuwadoorsverordening gestelde eisen.

M

In artikel 45c vervalt de aanduiding «1.» voor het eerste lid en vervallen het tweede lid, de onderdelen 3.1 en 3.2 en het vierde lid.

N

Artikel 48, eerste lid, komt te luiden:

1. Lensputten in tijdelijk onbemande machinekamers worden zodanig aangebracht en bewaakt dat het oplopen van een lensput wordt gealarmeerd bij de normale toestanden van trim en slagzij. De lensputten zijn groot genoeg om de normale hoeveelheid uit te pompen vloeistof gedurende de onbemande periode te kunnen bevatten.

O

In artikel 64 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. De onderdelen 7.1. tot en met 7.4. komen te luiden:

7.1. de elektrische hoofdinstallatie is voorzien van een buffer-accumulatorbatterij, parallel geschakeld aan de elektrische hoofdkrachtbron, waarbij deze buffer-accumulatorbatterij tevens dienst mag doen als noodkrachtbron;

7.2. de beschikbare elektrische capaciteit van de buffer-accumulatorbatterij voldoende is, om naast de normale verbruikers die in geval van een noodsituatie ingeschakeld blijven, gedurende ten minste 3 uur stroom te kunnen leveren ten behoeve van de verlichting in accommodatie en machinekamer, het gestelde in de onderdelen 3.2 en 3.3 tot en met 3.3.4, en de diensten, vereist in artikel 5, tweede lid, onder d, van Bijlage V;

7.3. de VHF radiotelefonie-installatie, zoals voorgeschreven in artikel 6, eerste en tweede lid, van Bijlage V, gevoed kan worden door de elektrische installatie met buffer-accumulatorbatterij, zoals omschreven in onderdeel 7.1, waarbij geldt dat als voor de voeding van deze VHF radiotelefonie-installatie gebruik moet worden gemaakt van een spanningsomvormer, deze uitsluitend voor de voeding van de VHF radiotelefonie-installatie mag worden gebruikt; en

7.4. de noodverlichting bij de reddingvlotten is aangesloten op de reservekrachtbron van de VHF radiotelefonie-installatie.

2. Na onderdeel 7.4. worden twee nieuwe leden ingevoegd, luidende:

8. In alle gevallen kan de stroomvoorziening van de radio-uitrusting, zoals voorgeschreven in Bijlage V, overgeschakeld worden op de reservekrachtbron, zoals voorgeschreven in artikel 15, tweede lid, van Bijlage V. De reservekrachtbron voldoet aan de eisen gesteld in artikel 15 en artikel 17 van Bijlage V en wordt alleen voor de in deze artikelen genoemde doeleinden en de stroomvoorziening van de noodverlichting bij de reddingvlotten gebruikt, indien dit volgens onderdeel 7.4 van toepassing is. De elektrische capaciteit van de reservekrachtbron is voldoende om gedurende ten minste 6 uur de radio-uitrusting, zoals voorgeschreven in Bijlage V, stroom te kunnen leveren. Voor de radio-uitrusting voor het vaargebied A1 (de VHF radiotelefonie-installatie) is met in achtneming van het voorgaande in dit lid de capaciteit van de reservekrachtbron niet minder dan 50 Ah bij 24 Volt. De reservekrachtbron wordt buiten de machinekamer in het bovenste deel van het schip opgesteld en mag niet worden beïnvloed door een calamiteit in de machinekamer. Op de brug is de laadstroom van de reservekrachtbron op een ampèremeter afleesbaar.

9. Het laden van de reservekrachtbron geschiedt op de volgende wijze:
a. in geval van een noodschakelbord met draaistroom of wisselstroom: met behulp van een vast aangebrachte, buiten de machinekamer opgestelde laadinrichting, via welke de reservekrachtbron uit het noodschakelbord wordt geladen;
b. in geval van een noodschakelbord met gelijkstroom: rechtstreeks vanuit het noodschakelbord, waarbij de spanning van het noodschakelbord hetzelfde voltage heeft als de reservekrachtbron. Om terugstroom naar het noodschakelbord te voorkomen wordt een diode in het laadstroomcircuit opgenomen;
c. in geval van een hoofdboordnet met buffer-accumulatorbatterij, parallel geschakeld aan de elektrische hoofdkrachtbron, waarbij deze buffer-accumulatorbatterij tevens dienst mag doen als noodkrachtbron: door het gelijkstroom boordnet, rechtstreeks vanuit de hoofdverdeelkast in de machinekamer. Voorts wordt, om terugstroom naar de machinekamer te voorkomen, een diode in het laadstroomcircuit op een plaats buiten de machinekamer opgenomen.

P

Artikel 68 en zijn opschrift komen te luiden:

Artikel 68

Installaties voor navigatielantaarns op kleine vaartuigen

De elektrische installatie voor navigatielantaarns, bedoeld in artikel 100 van dit besluit, voldoet aan de volgende eisen:

a. de top-, boord- en heklantaarns en, indien vereist, de reserve top, boord- en heklantaarns, zijn aangesloten op een speciaal voor dit doel bestemde verdeelinrichting, geplaatst in het stuurhuis, met dien verstande dat deze verdeelinrichting door twee normaal onder spanning staande stroomkringen gevoed kan worden en een van deze stroomkringen wordt gevoed vanaf het noodschakelbord, tenzij de elektrische hoofdinstallatie is voorzien van een buffer-accumulatorbatterij als bedoeld in artikel 64, zevende lid; indien de hoofdverdeling van een buffer-accumulatorbatterij is geplaatst in het stuurhuis, is een tweede voeding voor de verdeelinrichting niet noodzakelijk en mag elke navigatielantaarn rechtstreeks op deze hoofdverdeling zijn aangesloten;

b. de top-, boord- en heklantaarns en, indien vereist, de reserve top-, boord- en heklantaarns, zijn elk via een afzonderlijke leiding op de in onderdeel a genoemde verdeelinrichting aangesloten, met dien verstande dat zij elk afzonderlijk tegen kortsluiting en overbelasting zijn beveiligd en elk afzonderlijk kunnen worden geschakeld;

c. voor ieder van de top-, boord- en heklantaarns en, indien vereist, voor ieder van de reserve top-, boord- en heklantaarns is, uitgezonderd op schepen van minder dan 150 ton, een doeltreffende controle-inrichting aanwezig, die waarschuwt in het geval dat het licht uitgaat, met dien verstande dat bij toepassing van een optische controle-inrichting in serie met het licht, het defect raken van deze inrichting niet mag kunnen leiden tot het uitgaan van het licht; en

d. alle overige navigatielantaarns worden vanaf het noodschakelbord gevoed, tenzij de elektrische hoofdinstallatie is voorzien van een buffer-accumulatorbatterij als bedoeld in artikel 64, zevende lid, en mogen op de in onderdeel a genoemde verdeelinrichting zijn aangesloten.

ARTIKEL III

Bijlage III van het Schepenbesluit 1965 wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 1, vierde lid, vervalt de laatste volzin.

B

Artikel 2 vervalt.

C

In artikel 3 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid vervallen de tweede en derde volzin.

2. Het derde lid komt te luiden:

3. In een lensleiding die door het openen van afsluiters of kranen in verbinding met een buitenboordsinlaat kan worden gesteld, is ten minste één terugslagklep tussen de inlaat en het open einde van de zuigpijp aangebracht.

D

In artikel 5, tweede lid, vervalt de eerste volzin.

E

Artikel 7, vierde lid, vervalt.

F

Artikel 9, eerste lid, komt te luiden:

1. Aan boord van een passagiersschip is elke onafhankelijk gedreven lenspomp die in een ruimte voor machines is opgesteld, voorzien van een rechtstreekse zuigpijp op deze ruimte, met dien verstande dat niet meer dan twee rechtstreekse zuigpijpen per ruimte zijn vereist. Wanneer twee of meer van deze zuigpijpen in een dergelijke ruimte aanwezig zijn, mondt er ten minste één aan bakboordzijde en één aan stuurboordzijde uit. Een rechtstreekse zuigpijp is doelmatig aangebracht en de diameter van een rechtstreekse zuigpijp in een ruimte voor machines is niet kleiner dan die van de hoofdlensleiding. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan bepalen dat een onafhankelijk aangedreven lenspomp die in een andere ruimte is opgesteld, is voorzien van een rechtstreekse zuigpijp op de ruimte waarin deze lenspomp is opgesteld.

G

Artikel 10, derde lid, vervalt en het vierde en vijfde lid worden vernummerd tot derde en vierde lid.

H

Artikel 13 vervalt.

I

Artikel 16 vervalt.

ARTIKEL IV

Bijlage IV van het Schepenbesluit 1965 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel 1.1 komt te luiden:

1.1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, zijn de hoofdstukken A, C en D van deze bijlage van toepassing op schepen gebouwd op of na 1 juli 1986, en is hoofdstuk B van deze bijlage van toepassing op schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994.

2. Na onderdeel 1.1 wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

1.1.a. Deze bijlage is niet van toepassing op passagiersschepen waarmee een reis wordt ondernomen vanuit een haven van een lid-staat van de Europese Unie naar een andere haven van die lid-staat.

3. Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid, wordt een nieuw tweede lid ingevoegd, luidende:

2. Indien passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers en gebouwd voor 1 oktober 1994 reparaties, wijzigingen, aanpassingen, alsmede daarmee verband houdende aanpassing van de uitrusting ondergaan, voldoen:

a. alle materialen die daarbij worden gebruikt aan eisen gesteld aan materialen voor schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994; en

b. alle reparaties, wijzigingen, aanpassingen, alsmede daarmee verband houdende aanpassing van de uitrusting, indien er 50 ton of meer aan materialen mee is gemoeid, naast hetgeen ingevolge artikel 41a is vereist, aan het bepaalde voor schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994.

B

In artikel 3 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Na onderdeel 22 worden twee nieuwe onderdelen ingevoegd, luidende:

22.1. centraal controlestation: een controlestation waarin de volgende bedienings- en-

aanwijzingsfuncties zijn samengebracht:

a. vast aangebrachte brandontdekkings- en alarminstallatie;
b. automatisch werkende sprinkler-, brandontdekkings- en alarminstallatie;
c. aanwijspaneel voor de branddeuren;
d. het sluiten van de branddeuren;
e. aanwijspaneel voor de waterdichte deuren;
f. het openen en sluiten van de waterdichte deuren;
g. ventilatoren;
h. algemeen en brandalarm;
i. communicatiesystemen waaronder telefoons;
j. microfoon voor het omroepsysteem;

22.2. doorlopend bemand centraal controlestation: een centraal station dat doorlopend bemand is door een verantwoordelijk gesteld bemanningslid;

2. De onderdelen 30 en 31 vervallen.

3. Onderdeel 32 wordt vernummerd tot 30.

4. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel 30 door een puntkomma, wordt na dit onderdeel een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

31. Voor schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 wordt in plaats van de in onderdeel 9 gegeven omschrijving van verticale hoofdsecties, de volgende omschrijving toegepast:

verticale hoofdsecties: secties waarin de romp, de bovenbouw en dekhuizen door schotten van klasse «A» zijn verdeeld en waarvan de gemiddelde lengte en breedte in het algemeen op elk dek niet meer dan 40 meter bedraagt.

C

In artikel 4 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In onderdeel 3.3.1 wordt de punt na «buiten werking kan stellen» vervangen door een puntkomma en vervallen de zinsnede «Daarnaast moet bovendien aan het navolgende zijn voldaan:» en de onderdelen 3.3.1.1 tot en met 3.3.1.3.

2. Na onderdeel 3.3.2.8 wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

3.3.2.9 In afwijking van onderdeel 3.3.2.6 voldoen schepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 aan de volgende voorschriften:

De ruimte waarin de brandbluspomp is opgesteld grenst niet aan ruimten voor machines van categorie A of aan die ruimten waarin hoofdbrandbluspompen zijn opgesteld,

met dien verstande dat indien dit praktisch niet uitvoerbaar is, het schot tussen beide ruimten geïsoleerd is overeenkomstig de voorschriften voor controlestations ingevolge artikel 44;

3. Onderdeel 3.3.3 komt te luiden:

3.3.3 aan boord van een passagiersschip van minder dan 1000 ton, indien een brand in enige afdeling alle pompen buiten werking zou kunnen stellen, een onafhankelijk en werktuiglijk gedreven noodbrandbluspomp met een capaciteit van ten minste 25 m^3/uur aanwezig is, waarvan de krachtbron en de zeewaterinlaat buiten de ruimte voor machines is gelegen, met dien verstande dat deze pomp moet kunnen worden aangesloten op de hoofdbrandblusleiding;

4. Onderdeel 3.3.4 komt te luiden:

3.3.4 aan boord van een vrachtschip van 1000 ton of meer doch minder dan 2000 ton, indien een brand in enige afdeling alle pompen buiten werking zou kunnen stellen, een onafhankelijk en werktuiglijk gedreven noodbrandbluspomp met een capaciteit van ten minste 15 m^3/uur aanwezig is, waarvan de krachtbron en de zeewaterinlaat buiten de ruimte voor machines is gelegen, met dien verstande dat deze pomp moet kunnen worden aangesloten op de hoofdbrandblusleiding;

5. In onderdeel 4.1 wordt na «niet meer dan 140 m^3/uur» de komma vervangen door een punt en vervalt de zinsnede beginnend met «en dat op een schip» en eindigend met «opbrengst van die pomp.».

6. Na onderdeel 4.2 wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

4.2.1 In afwijking van onderdeel 4.2 voldoen passagiersschepen gebouwd op of na 1 oktober 1994 aan de volgende voorschriften:

Indien de in onderdeel 4.1 genoemde opbrengst, geleverd door twee gelijktijdig werkende pompen, wordt verwerkt door straalpijpen als bedoeld in onderdeel 8, gekoppeld aan slangen en aangesloten op voldoende brandkranen, worden bij alle brandkranen ten minste de volgende drukken gehandhaafd:

4000 ton of meer: 0.4 N/mm^2
minder dan 4000 ton: 0.3 N/mm^2.

7. In onderdeel 5.2 wordt in de tweede volzin na «aanwezig zijn» de komma vervangen door een punt en vervalt de zinsnede «waarvan één aan stuurboord en één aan bakboord.».

8. In onderdeel 5.4 wordt in de eerste volzin na «aanwezig zijn» de komma vervangen door een punt en vervalt de zinsnede «waarvan één aan stuurboord en één aan bakboord.».

9. Aan onderdeel 7.1. worden drie volzinnen toegevoegd, luidende:

Elke brandslang is voorzien van een straalpijp en de noodzakelijke koppelingen. Brandslangen zijn tezamen met het nodige gereedschap voor gebruik gereed en op in het oog vallende plaatsen in de buurt van een brandkraan of aansluiting ondergebracht. Bovendien zijn op passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers, de brandslangen die zich op plaatsen binnen het schip bevinden te allen tijde aangesloten op de brandkranen.

10. In onderdeel 7.3 vervalt de laatste volzin.

D

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel 2.4 worden twee onderdelen ingevoegd, luidende:

2.5 Kooldioxide-brandblusinstallaties die zijn geïnstalleerd op of na 1 oktober 1994 voldoen aan de volgende voorschriften:

2.5.1 Voor het toelaten van kooldioxide als blusstof worden twee afzonderlijke handelingen verricht, waarbij in acht wordt genomen dat, alvorens de blusstof in de beschermde ruimte wordt toegelaten, het alarm, bedoeld in onderdeel 1.6, in werking is gesteld, met dien verstande dat de afzonderlijke handelingen zijn te onderscheiden in een handeling voor het openen van de scheidingsafsluiter in het leidinggedeelte dat de blusstof naar de beschermde ruimte leidt en een handeling voor het openen van de flessengroepen;

2.5.2 Beide bedieningen zijn ondergebracht in een kast die duidelijk aangeeft voor welke ruimte de blusstof is bestemd. Indien de bedieningskast kan worden afgesloten, wordt de sleutel in de onmiddellijke nabijheid in een kastje, voorzien van een inslagruitje, zichtbaar opgehangen.

2. Onderdeel 3.1. komt te luiden:

3.1 Het gebruik van de gehalogeniseerde koolwaterstoffen halon 1301 en halon 1211 als blusstof in vast aangebrachte brandblusinstallaties is uitsluitend toegestaan:
a. in ruimten voor machines, pompkamers en laadruimten die uitsluitend zijn bestemd voor het vervoer van motorvoertuigen die zelf geen lading vervoeren; en
b. indien die brandblusinstallaties zijn aangebracht voor 1 oktober 1994.

E

Artikel 6, negende lid, vervalt en het tiende lid wordt vernummerd tot negende lid.

F

In artikel 7 vervallen de onderdelen 1.5 en 2.4.

G

Artikel 8, derde lid, vervalt en het vierde lid wordt vernummerd tot derde lid.

H

Artikel 9, vijfde lid, vervalt en het zesde lid wordt vernummerd tot vijfde lid.

I

Artikel 10, achtste lid, vervalt.

J

In artikel 13 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In onderdeel 1.6 wordt in de eerste volzin na het woord «moeten» ingevoegd: ten minste.

2. Onderdeel 1.8 komt te luiden:

1.8 Indien door de brandontdekkingsinstallatie niet alle branddetectoren op afstand en individueel geïdentificeerd kunnen worden, strekken de secties zich in het algemeen over niet meer dan één dek uit, behoudens in het geval dat een sectie een omsloten trappenhuis omvat, met dien verstande dat teneinde vertraging te vermijden bij het onderkennen van de plaats van de brandhaard, het aantal omsloten ruimten dat in elke sectie is opgenomen, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is beperkt en dat het aantal omsloten ruimten in geen geval meer dan vijftig bedraagt. Als de brandontdekkingsinstallatie is uitgevoerd met branddetectoren, die op afstand en individueel zijn te identificeren, mogen de secties meerdere dekken en een onbeperkt aantal omsloten ruimten omvatten.

3. Onderdeel 1.9 komt te luiden:

1.9 Aan boord van passagiersschepen waar de brandontdekkingsinstallatie niet is uitgevoerd met de mogelijkheid elke branddetector op afstand en individueel te kunnen identificeren, zijn ruimten aan stuurboordzijde niet ondergebracht in dezelfde detectorsectie als ruimten aan bakboordzijde. Evenmin zijn ruimten ondergebracht in eenzelfde detectorsectie op meer dan één dek gelegen, dan wel in meer dan één verticale hoofdbrandsectie. Indien evenwel ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is aangetoond dat de bescherming van het schip tegen brand daardoor niet vermindert, kan worden toegestaan dat een detectorsectie zich uitstrekt over beide zijden van het schip en over meer dan één dek. Aan boord van passagiersschepen uitgevoerd met individueel te identificeren branddetectoren, mag een detectorsectie zich uitstrekken over ruimten aan beide zijden en over meerdere dekken van het schip, maar strekt deze sectie zich niet uit over meer dan één verticale hoofdsectie.

4. Na onderdeel 1.14 wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

1.15 Brandontdekkingsinstallaties, geïnstalleerd op of na 1 oktober 1994 met een zone-identificatiemogelijkheid, zijn zo uitgevoerd dat:

a. een melderlus bij een brand op niet meer dan één plaats kan worden beschadigd;
b. middelen zijn voorzien die verzekeren dat elke fout, met inbegrip van voedingsonderbreking, kortsluiting of aardsluiting, die kan optreden in de melderlus niet de gehele melderlus buiten bedrijf stelt;
c. alle maatregelen zijn getroffen die het mogelijk maken om in het geval van een storing, met inbegrip van storingen in het elektrische, elektronische of software gedeelte van de installatie, de oorspronkelijke opzet van het systeem te kunnen herstellen; en
d. het eerst optredende brandalarm niet zal verhinderen dat elke andere detector een volgend brandalarm geeft.

K

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vervanging van de puntkomma aan het slot van het tweede lid door een punt, worden aan dit lid twee volzinnen toegevoegd, luidende:

Op passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers zijn voor elk persluchttoestel ten minste twee reservecilinders met samengeperste lucht aanwezig. De luchtcilinders voor de persluchttoestellen zijn onderling uitwisselbaar.

2. Onder vervanging van de puntkomma aan het slot van onderdeel 3.1.1 door een punt, wordt aan dit onderdeel een tweede volzin toegevoegd, luidende:

Op passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers is voorzien in twee extra brandweeruitrustingen voor elke verticale hoofdsectie;

3. Aan het slot van het vierde lid wordt een volzin toegevoegd, luidende:

In elke verticale hoofdsectie zijn ten minste twee brandweeruitrustingen opgeborgen.

L

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

Brandbeveiligingsplannen en oefeningen in het blussen van brand

2. Het derde lid komt te luiden:

3. Op schepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers bevatten brand-

beveiligingsplannen en -boekjesinformatie met betrekking tot brandbescherming, brandontdekking en brandblussen volgens bij ministeriële regeling gestelde nadere regels.

3. Onder vernummering van het vierde lid tot vijfde lid, wordt na het derde lid een nieuw vierde lid ingevoegd, luidende:

4. Oefeningen in het blussen van brand worden uitgevoerd volgens artikel 18 van bijlage XIA.

M

Artikel 21 en zijn opschrift komen te luiden:

Artikel 21

Onmiddellijke beschikbaarheid van brandbestrijdingsmiddelen

Brandbeschermingsmiddelen zijn goed onderhouden en te allen tijde voor onmiddellijk gebruik gereed.

N

In artikel 24 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Onderdeel 1.1 komt te luiden:

1.1. Van passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers zijn de romp, de bovenbouw en de dekhuizen onderverdeeld in verticale hoofdsecties door schotten van klasse «A-60». Waar aan deze schotten ruimten van categorie (5), (9) of (10) zoals bedoeld in artikel 26 van deze bijlage zijn gelegen, mogen de schotten ter plaatse van klasse «A-0» zijn.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. De schotten die de begrenzing vormen van verticale hoofdsecties boven het schottendek, liggen zoveel mogelijk in één vlak met de schotten voor de waterdichte indeling onmiddellijk onder het schottendek. De lengte en de breedte van verticale hoofdsecties, waaronder wordt verstaan de grootste afstand tussen de verst uiteen gelegen punten van de begrenzingsschotten, mag worden vergroot tot maximaal 48 meter om de uiteinden van de verticale hoofdsecties te laten samenvallen met de schotten voor de waterdichte indeling of om een grote ruimte voor algemeen gebruik, zich uitstrekkend over de gehele lengte van de verticale hoofdsectie, te kunnen onderbrengen, mits het totale oppervlak van de verticale hoofdsectie niet meer bedraagt dan 1600 m^2 op elk dek. De lengte of breedte van een verticale hoofdsectie is de maximumafstand tussen de verste punten van de er aan grenzende schotten.

3. In het vierde lid vervalt «tabel 26.3 of».

O

Artikel 25 wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef van het tweede lid komt te luiden:

2. Op passagiersschepen bestemd voor het vervoer van niet meer dan 36 passagiers zijn alle schotten van gangen, indien zij niet van klasse «A» behoeven te zijn, schotten van klasse «B» en opgetrokken van dek tot dek, behalve:

2. Het derde lid komt te luiden:

3. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid, worden alle schotten die van klasse «B» zijn, opgetrokken van dek tot dek en strekken zich uit tot de huid of andere begrenzingswanden, tenzij aan beide zijden van het schot plafonds of beschietingen zijn aangebracht met ten minste een mate van brandwerendheid als het schot, in welk geval het schot mag eindigen bij het doorlopende plafond of de doorlopende beschieting.

P

In artikel 26 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid wordt «de tabellen 26.1 tot en met 26.4.» vervangen door: de tabellen 26.1 en 26.2.

2. Onderdeel 2.1 komt te luiden:

2.1 tabel 26.1 is van toepassing op schotten die noch verticale hoofdsecties noch horizontale secties begrenzen; tabel 26.2 is van toepassing op dekken, andere dan die verticale hoofdsecties trapsgewijs doen verspringen of die horizontale secties begrenzen;

3. In onderdeel 2.2(3) vervalt «en portalen».

4. Onderdeel 2.2(4) komt te luiden:

(4) **Ontruimingsstations en in de buitenlucht gelegen vluchtwegen**

De plaatsen waar de groepsreddingmiddelen zijn gestuwd.
Open dekruimten en omsloten wandelgangen die de plaatsen voor de inscheping in, en het te water brengen van de reddingboten en reddingvlotten vormen.
Binnen of buiten gelegen verzamelplaatsen.
Buitentrappen en het gedeelte van het open dek dat wordt gebruikt als vluchtweg.
De zijden van dekhuizen en bovenbouwen en de scheepszijden tot aan de waterlijn behorende bij de operationele beladingstoestand met de kleinste diepgang in zeewater, voorzover gelegen onder en naast de inschepingsplaatsen voor reddingvlotten en ontsnappingsglijbanen.

5. Aan het slot van onderdeel 2.2(7) wordt toegevoegd: Operatiekamers..

6. In onderdeel 2.2(9) vervalt «Operatiekamers.».

7. Onderdeel 2.2(11) komt te luiden:

(11) **Ruimten voor hulpmachines, laadruimten, lading- en andere olietanks en andere soortgelijke ruimten die matig brandgevaarlijk zijn**

Ladingolietanks.
Laadruimten, schachten en luikhoofden.
Koelkamers.
Brandstofolietanks, indien opgesteld in een afzonderlijke ruimte waarin geen machines zijn ondergebracht.
Schroefastunnels en pijpentunnels waarin de opslag van brandbare stoffen is toegestaan.
Ruimten voor hulpmachines, bedoeld in categorie (10), waarin machines zijn ondergebracht met een druksmeersysteem of waarin opslag van brandbare stoffen is toegestaan.
Olielaadstations.
Ruimten waarin met olie gevulde elektrische transformatoren van meer dan 10 kVA zijn ondergebracht.
Ruimten waarin door turbines en zuigerstoommachines gedreven hulpgeneratoren zijn ondergebracht, alsmede kleine verbrandingsmotoren met een vermogen tot 110 kW die generatoren, sprinklerpompen en dergelijke aandrijven.
Gesloten schachten voor toegang tot deze ruimten.

8. De onderdelen 2.4 en 2.5 vervallen.

9. Onderdeel 2.6 wordt vernummerd tot onderdeel 2.4 en in dit onderdeel wordt «artikel 35» vervangen door: «artikel 25».

10. Onderdeel 2.7 vervalt.

11. Na onderdeel 2.4 wordt een nieuw onderdeel 2.5 ingevoegd, luidende:

2.5 ten aanzien van ruimten van categorie (5) bepaalt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie of waarden van het isolerend vermogen van tabel 26.1 van toepassing zullen zijn op de eindschotten van dekhuizen en bovenbouwen en of de waarden van het isolerend vermogen van tabel 26.2 van toepassing zullen zijn op aan weer en wind blootgestelde dekken, met dien verstande dat de eisen voor categorie (5) in de tabellen 26.1 of 26.2 niet kunnen noodzaken tot het afsluiten van ruimten die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie niet behoeven te worden afgesloten.

12. De tabellen 26.1 en 26.2 komen te luiden:

Tabel 26.1. Schaften, andere dan die verticale hoofdsecties of horizontale secties begrenzen.

Ruimten		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Controlestations	(1)	B-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Trappen	(2)		A-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0[c]	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Gangen	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Ontruimingsstations en in de buitenlucht gelegen vluchtwegen	(4)					A-0	A-60[b]	A-60[b]	A-60[b]	A-0	A-0	A-60[b]	A-60[b]	A-60[b]	A-60[b]
Open dekruimten	(5)					-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ruimten voor accommodatie die weinig brandgevaarlijk zijn	(6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Ruimten voor accommodatie die matig brandgevaarlijk zijn	(7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Ruimten voor accommodatie die in meerdere mate brandgevaarlijk zijn	(8)								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitaire en soortgelijke ruimten	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanks, lege ruimten en ruimten voor hulpmachines die in geringe mate of niet brandgevaarlijk zijn	(10)										A-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Ruimten voor hulpmachines, landruimten, lading- en andere olietanks en andere soortgelijke ruimten die matig brandgevaarlijk zijn	(11)											A-0[a]	A-0	A-0	A-15
Ruimten voor machines en hoofdkombuizen	(12)												A-0[a]	A-0	A-60
Bergplaatsen, werkplaatsen, pantries, enz.	(13)													A-0[a]	A-0
Andere ruimten waarin ontvlambare vloeistoffen zijn opgeslagen	(14)														A-30

NOTEN:

a. Indien aan elkaar grenzende ruimten onder dezelfde nummercategorie vallen en de noot [a] in de tabellen staat vermeld, behoeft er geen schot of dek tussen dergelijke ruimten te worden aangebracht wanneer het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dit onnodig acht. In categorie (12) bij voorbeeld behoeft er geen schot te worden geëist tussen een kombuis en de daarbij behorende pantries, mits de schotten en de dekken van de pantries de brandwerendheid van die begrenzingswanden van het kombuis in stand houden. Er is evenwel een schot vereist tussen een kombuis en een ruimte voor machines, zelfs wanneer beide ruimten onder categorie (12) vallen.

b. De brandwerendheid van de zijden van dekhuizen en bovenbouwen en de scheepszijden tot aan de waterlijn behorende bij de operationele beladingstoestand met de kleinste diepgang in zeewater, voorzover gelegen onder en naast de inschepingsplaatsen voor reddingvlotten en ontsnappingsglijbanen, mag worden gereduceerd tot klasse <<A-30>>.

c. Waar toiletten voor algemeen gebruik geheel binnen de trapomsluiting zijn gelegen, mogen de schotten van het toilet voor algemeen gebruik binnen de trapomsluiting van klasse <<B>> zijn.

Tabel 26.2 Dekken, andere dan die verticale hoofdsecties trapsgewijs doen verspringen of horizontale secties begrenzen.

Ruimten onder		Ruimten boven (1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Controlestations	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Trappen	(2)	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Gangen	(3)	A-15	A-0	A-0[a]	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Ontruimingsstations en in de buitenlucht gelegen vluchtwegen	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Open dekruimten	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ruimten voor accommodatie die weinig brandgevaarlijk zijn	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ruimten voor accommodatie die matig brandgevaarlijk zijn	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ruimten voor accommodatie die in meerdere mate brandgevaarlijk zijn	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Sanitaire en soortgelijke ruimten	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanks, lege ruimten en ruimten voor hulpmachines die in geringe mate of niet brandgevaarlijk zijn	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0[a]	A-0	A-0	A-0	A-0
Ruimten voor hulpmachines, laadruimten, lading- en andere olietanks en andere soortgelijke ruimten die matig brandgevaarlijk zijn	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0[a]	A-0	A-0	A-30
Ruimten voor machines en hoofdkombuizen	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30[a]	A-0	A-60
Bergplaatsen, werkplaatsen, pantries, enz.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Andere ruimten waarin ontvlambare vloeistoffen zijn opgeslagen	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Zie voor noot [a] tabel 26.1.

13. De tabellen 26.3 en 26.4 vervallen.

Q

Artikel 28 wordt als volgt gewijzigd:

1. De laatste volzin van onderdeel 1.1 komt te luiden:

In bijzondere gevallen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat slechts één voorziening voor ontsnapping wordt aangebracht, indien de aard en de plaats van de ruimten en het aantal personen die in normale omstandigheden daarin dienst doen, daartoe aanleiding kunnen geven;

2. De onderdelen 1.4 en 1.5 komen te luiden:

1.4 een gang, portaal of gedeelte van een gang, van waaruit uitsluitend één vluchtweg bestaat, is niet toegestaan;

1.5 ten minste één van de voorzieningen voor ontsnapping vereist in de onderdelen 1.1 en 1.2 bestaat uit een gemakkelijk bereikbaar, geheel omsloten trappenhuis dat een ononderbroken bescherming tegen brand moet geven vanaf het onderste dek waar het trappenhuis begint, tot het bijbehorende inschepingsdek voor de reddingboten en reddingvlotten of tot het bovenste, aan weer en wind blootgestelde dek als het inschepingsdek zich niet uitstrekt tot de onderhavige verticale hoofdsectie, met dien verstande dat in het laatste geval is voorzien in een directe toegang tot het inschepingsdek via niet-omsloten buitentrappen en gangen die voorzien zijn van een noodverlichting in overeenstemming met het bepaalde in het artikel 11, vijfde lid, van bijlage XIA en slipvrije loopvlakken. Begrenzingsschotten die direct gelegen zijn tegenover open buitentrappen en gangen die onderdeel vormen van een vluchtweg, alsmede begrenzingsschotten in een zodanige positie dat het bezwijken ervan tijdens een brand het ontsnappen naar het inschepingsdek in gevaar zou brengen, hebben een brandwerendheid in overeenstemming met de tabellen in artikel 26 van deze bijlage. Vluchtwegen voldoen aan de volgende eisen:

a. trappen hebben ten minste een vrije doorloopbreedte van 0,9 meter. Trappen zijn aan beide zijden voorzien van leuningen. De minimale vrije doorloopbreedten van trappen wordt voor elke persoon boven de 90 personen met 0,01 meter vergroot. De maximale vrije doorloopbreedte tussen de leuningen van trappen bedraagt 1,8 meter. Daarbij geldt dat het totale aantal personen dat via een dergelijke trap moet kunnen worden geëvacueerd, bestaat uit twee derde van het aantal leden van de bemanning en het totale aantal passagiers in de ruimten, die via die trap moeten kunnen worden geëvacueerd. De berekening van de benodigde breedte van de trappen voldoet aan bij ministeriële regeling gestelde nadere regels;

b. alle trappen bestemd voor meer dan 90 personen zijn in langsscheepse richting opgesteld;

c. deuropeningen, gangen en tussenbordessen die onderdeel vormen van een vluchtweg, zijn op dezelfde wijze gedimensioneerd als de trappen;

d. trappen overspannen geen grotere verticale hoogte dan 3,5 meter, zonder dat voorzien is in een bordes en staan onder een hoek van ten hoogste 45° met de horizontaal; en

e. elk bordes op het niveau van een dek, heeft een oppervlakte van ten minste 2 m^2. Deze oppervlakte wordt voor elke 10 personen boven de 20 personen met 1 m^2 vergroot, doch de oppervlakte behoeft niet groter te zijn dan 16 m°, behalve voor bordessen die dienen voor ruimten voor algemeen gebruik die directe toegang hebben tot de trapomsluiting;

3. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel 1.7 door een puntkomma, worden na dit onderdeel de onderdelen 1.8, 1.9 en 1.10 ingevoegd, luidende:

1.8 op schepen gebouwd op of na 1 januari 1994 is, indien ruimten voor algemeen gebruik zich uitstrekken over drie of meer dekken en brandbare onderdelen, waaronder begrepen meubilair, en ingesloten ruimten, waaronder begrepen winkels, kantoren en restaurants, bevatten, elk niveau binnen de ruimte voorzien van twee middelen voor ontsnapping, waarvan er één direct toegang moet geven tot een omsloten verticale voorziening voor ontsnapping die voldoet aan het bepaalde in het vijfde lid;

1.9 op plaatsen waar het Hoofd van de Scheepvaartinspectie ingevolge onderdeel 1.1 slechts één vluchtweg heeft toegestaan, verschaft deze ene vluchtweg een veilige ontsnappingsmogelijkheid, met dien verstande dat in dit geval de vrije doorloopbreedte van de trap gemeten tussen de leuningen ten minste 0,8 meter bedraagt;

1.10 in aanvulling op de noodverlichting, vereist ingevolge artikel 42 van bijlage II en artikel 11, vijfde lid, van bijlage XIA, zijn de voorzieningen voor ontsnapping, met inbegrip van trappen en uitgangen, op alle punten van de vluchtweg, met inbegrip van hoeken en kruisingen, gemarkeerd door middel van verlichting of fotoluminescerende strippen, die op niet meer dan 0,3 meter boven het dek zijn geplaatst. De markering stelt de passagiers in staat alle vluchtwegen te herkennen en gemakkelijk de vluchtuitgangen te vinden. Als elektrische verlichting wordt gebruikt, wordt de elektriciteit geleverd door de noodkrachtbron en is de verlichting zodanig aangebracht dat het uitvallen van een enkele lamp of een onderbreking in de strip niet resulteert in het niet functioneren van de markering. Bovendien zijn alle vluchtwegaanduidingen en aanduidingen voor de plaats van de brandbestrijdingsmiddelen van fotoluminescerend materiaal. De extra noodverlichting is uitgevoerd, beproefd en aangebracht volgens bij ministeriële regeling gestelde nadere regels.

4. Na onderdeel 3.2 wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

3.3 Een controlekamer die in een ruimte voor machines is gelegen, is voorzien van twee voorzieningen voor ontsnapping, waarvan ten minste één ononderbroken bescherming tegen brand biedt naar een buiten de ruimte voor machines gelegen veilige plaats.

5. Het vijfde lid vervalt.

R

Artikel 28a vervalt.

S

Artikel 29, tweede lid, komt te luiden:

2. De ingesloten ruimten waarin de trappen zijn ondergebracht geven directe toegang tot de gangen en zijn van voldoende oppervlakte om opstopping te voorkomen, waarbij rekening is gehouden met het aantal personen dat in geval van nood daarvan gebruik moet maken. Binnen de begrenzing van dergelijke trapomsluitingen bevinden zich uitsluitend toiletten voor algemeen gebruik, kasten van onbrandbaar materiaal voor de berging van veiligheidsuitrusting en open informatiebalies. Tot dergelijke trapomsluitingen hebben uitsluitend ruimten voor algemeen gebruik, gangen, toiletten voor algemeen gebruik, ruimten van bijzondere aard, andere vluchttrappen als bedoeld in artikel 28, onderdeel 1.5, en in de buitenlucht gelegen ruimten, directe toegang.

T

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:

4. De brandwerende deuren in verticale hoofdsecties en in ingesloten trapruimten voldoen aan de volgende eisen:

a. de deuren zijn zelfsluitend en in staat te sluiten tegen een helling van 3,5° in, en sluiten bij benadering met eenparige snelheid in niet meer dan 40 en niet minder dan 10 seconden bij rechtliggend schip;

b. afstandbediende schuifdeuren of werktuiglijk bediende deuren zijn voorzien van een alarm dat ten minste 5, maar ten hoogste 10 seconden hoorbaar is, voordat de deur gaat bewegen en hoorbaar blijft tot de deur geheel gesloten is. Deuren die zijn ontworpen om bij het aantreffen van een obstakel tijdens het sluiten weer te openen, openen zo ver dat een vrije doorloop van ten minste 0,75 meter, doch van niet meer dan 1 meter, is verkregen;

c. alle deuren kunnen of gelijktijdig of in groepen afstandbediend en automatisch worden vrijgemaakt vanuit een doorlopend bemand centraal controlestation, alsmede afzonderlijk ter plaatse en aan beide zijden van de deur worden vrijgemaakt. Het brandcontrolepaneel in het doorlopend bemand centraal controlestation geeft een aanwijzing of elk van de afstandbediende deuren gesloten is. Het mechanisme dat de deuren vrijmaakt is zodanig ontworpen dat de deur automatisch sluit, indien het controlesysteem of de krachtvoorziening in het ongerede raakt. Schakelaars voor het vrijgeven van de deuren hebben een aan/uit-stand ten einde te voorkomen dat het bedieningssysteem weer automatisch in werking wordt gesteld. Deurhaken die niet vanuit een centraal controlestation kunnen worden vrijgemaakt, zijn niet toegestaan;

d. in de onmiddellijke nabijheid van werktuiglijk bediende deuren bevinden zich accumulatoren om met de plaatselijke bediening de deur ten minste 10 maal geheel te kunnen openen en sluiten;
e. dubbele deuren, voorzien van een voor de brandwerendheid noodzakelijke klinkinrichting, hebben een klinkinrichting die automatisch in werking treedt ten gevolge van de beweging van de deur, indien de deur wordt vrijgemaakt door het systeem;
f. deuren die rechtstreeks toegang geven tot ruimten van bijzondere aard en die werktuiglijk worden bewogen en automatisch sluiten, behoeven niet te zijn voorzien van alarmen en afstandbediende mechanismen voor het vrijmaken van de deuren zoals bedoeld in de onderdelen b en c.

2. Het vijfde lid komt te luiden:

5. Op schepen bestemd voor het vervoer van niet meer dan 36 passagiers zijn, indien een ruimte wordt beschermd door een automatische sprinklerinstallatie die voldoet aan het bepaalde in artikel 12, of indien een ruimte is voorzien van een doorlopend plafond van klasse «B», openingen in dekken, andere dan die verticale hoofdsecties begrenzen, redelijk dicht. Deze dekken voldoen aan de voorschriften van klasse «A» inzake brandwerendheid, voorzover dit naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie redelijk en uitvoerbaar is.

3. Aan het slot van het zesde lid wordt na «bovenbouwen en dekhuizen» toegevoegd:
, tenzij ingevolge artikel 33, derde lid, anders is bepaald.

4. Aan artikel 30 wordt een zevende lid toegevoegd, luidende:

7. Deuren van klasse «A» in ingesloten trapruimten, in ruimten voor algemeen gebruik en in begrenzingsschotten van verticale hoofdsecties gelegen in vluchtwegen, zijn voorzien van een zelfsluitend luikje voor het doorvoeren van brandslangen. Dit luikje is van een materiaal, constructie en een brandwerendheid, die gelijkwaardig is aan die van de deur waarin het is aangebracht. Het luikje heeft een vrije doorlaat van 0,15 meter in het vierkant indien de deur is gesloten en is geplaatst in de onderrand van de deur tegenover de scharnieren, of, in geval van schuifdeuren, nabij de opening die ontstaat bij het openen van de deur.

U

Artikel 31 wordt als volgt gewijzigd:

1. De eerste volzin van het eerste lid komt te luiden:

Deuren en deurkozijnen in schotten van klasse «B» en middelen om deze vast te zetten, hebben, indien de deur is gesloten, een brandwerend vermogen dat gelijkwaardig is aan die van de schotten waarin zij zijn aangebracht, behalve dat in het onderste gedeelte van dergelijke deuren ventilatie-openingen mogen zijn aangebracht.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. De deuren van hutten in schotten van klasse «B» zijn van een zelfsluitend type. Vastzetinrichtingen worden niet toegepast.

3. De aanhef van het derde lid komt te luiden:

3. Indien op schepen bestemd voor het vervoer van niet meer dan 36 passagiers een automatische sprinklerinstallatie is aangebracht, die voldoet aan artikel 12, moeten: .

V

Artikel 32 wordt gewijzigd als volgt:

1. In onderdeel 1.1 wordt «het bepaalde in lid 2 tot en met 9 van artikel 16» vervangen door: artikel 16, tweede tot en met zesde, achtste en negende lid.

2. Onderdeel 1.5 komt te luiden:

1.5 Een ingesloten trapruimte wordt geventileerd en bediend door een onafhankelijke ventilator en door ventilatiekanalen die geen enkele andere ruimte bedienen.

3. Na onderdeel 1.6 worden drie onderdelen ingevoegd, luidende:

1.7 Op schepen gebouwd op of na 1 januari 1994 zijn ruimten voor algemeen gebruik die zich uitstrekken over drie of meer dekken en die ingesloten ruimten, zoals winkels, kantoren en restaurants, en brandbare onderdelen, zoals meubilair, bevatten, uitgerust met een afzuiginstallatie voor rook. Deze afzuiginstallatie wordt geactiveerd door een voorgeschreven rookontdekkingsinstallatie als bedoeld in artikel 13 en is geschikt voor handbediening. De capaciteit van de ventilatoren is zodanig, dat het gehele volume binnen de ruimte kan worden afgezogen in 10 minuten of minder.

1.8 Ventilatiekanalen zijn, waar dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is, voorzien van op geschikte plaatsen aangebrachte luiken voor inspectie en reiniging.

1.9 Kokers van afvoerkappen boven fornuizen, waarin zich vet kan verzamelen, voldoen aan de eisen, bedoeld in de onderdelen 3.2.1 en 3.2.2 van artikel 16, en zijn uitgerust met:

a. een vetvanger die gemakkelijk kan worden verwijderd voor reiniging, tenzij een vervangend goedgekeurd systeem voor verwijdering van vet is geïnstalleerd;
b. een brandklep in het onderste deel van de koker, die automatisch werkend en op afstand bedienbaar is, en bovendien met een op afstand bedienbare brandklep in het bovenste deel van de koker;
c. een vast aangebrachte inrichting om een brand in de koker te blussen;

d. een inrichting voor afstandsbediening die is aangebracht op een plaats dicht bij de ingang van de kombuis, voor het stoppen van afzuig- en toevoerventilatoren, voor het bedienen van de brandkleppen die zijn genoemd onder b, en voor het bedienen van het brandblussysteem; indien een systeem met meerdere aftakkingen is geïnstalleerd zijn middelen aangebracht om alle aftakkingen die afzuigen via hetzelfde hoofdkanaal, te sluiten voordat een blusmiddel is toegelaten in het systeem; en
e. op geschikte plaatsen aangebrachte luiken voor inspectie en reiniging.

W

Artikel 33 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. Onverminderd de voorschriften opgenomen in de tabellen van de artikelen 26 en 27, zijn de randen van alle ramen en patrijspoorten die ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations van de buitenlucht scheiden, van staal of ander geschikt materiaal. Het glas wordt door een metalen rand of profiel opgesloten.

2. Aan dit artikel wordt een derde lid toegevoegd, luidende:

3. De ramen die uitzien op de reddingmiddelen, de inschepings- en verzamelplaatsen, buitentrappen en open dekruimten gebruikt als vluchtweg, en de ramen gelegen onder de inschepingsplaatsen voor de vlotten of de ontsnappingsglijbanen, hebben een brandwerendheid zoals voorgeschreven in de tabellen 26.1 en 26.2. Indien voor dergelijke ramen is voorzien in speciaal hiervoor bestemde automatische sprinklerkoppen, worden ramen met een brandwerendheid die overeenkomt met klasse «A-0» geaccepteerd. De in de scheepszijden geplaatste ramen onder de inschepingsplaatsen van de reddingboten hebben een brandwerendheid die ten minste overeenkomt met klasse «A-0».

X

Artikel 34 wordt als volgt gewijzigd:

1. De eerste volzin van het eerste lid komt te luiden:

Uitgezonderd in laadruimten, postkamers, bagageruimten of koel- en vrieskamers in dienstruimten, zijn alle beschietingen, stijlen, afstoppingen die de trek tegengaan, plafonds en isolaties van onbrandbaar materiaal.

2. Het zesde lid komt te luiden:

6. Meubilair in ingesloten ruimten waarin trappen zijn ondergebracht bestaat uitsluitend uit zitgelegenheden. Het is vast aangebracht en is beperkt tot 6 zitplaatsen op elk dek in elk trappenhuis. Het is van beperkte brandgevaarlijkheid en belemmert de vluchtweg van de passagiers niet. In de hoofdontvangstruimte binnen een ingesloten trapruimte zijn meer zitplaatsen toegestaan, indien ze vast zijn aangebracht, onbrandbaar zijn en

de vluchtweg van de passagiers niet belemmeren. Meubilair is niet toegestaan in gangen voor passagiers en de bemanning die vluchtwegen vormen in ruimten waarin hutten zijn ondergebracht. Kasten van onbrandbaar materiaal, bestemd voor de voorgeschreven veiligheidsuitrusting, zijn toegestaan.

Y

Artikel 35, derde lid, komt te luiden:

3. Verfhutten zijn voorzien van een deugdelijke onafhankelijke ventilatie-inrichting en staan niet in rechtstreekse verbinding met enige ruimte.

Z

Artikel 36 en zijn opschrift komen te luiden:

Artikel 36

Vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallaties en automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallaties

1. Op passagiersschepen bestemd voor het vervoer van niet meer dan 36 passagiers zijn in elke afzonderlijke verticale of horizontale sectie, in alle ruimten voor accommodatie en dienstruimten en, indien dit door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie noodzakelijk wordt geacht, in controlestations, uitgezonderd ruimten die vrijwel geen brandgevaar opleveren, waaronder begrepen lege ruimten en sanitaire ruimten, aangebracht:

a. een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type die voldoet aan artikel 13 en die de aanwezigheid van brand in deze ruimten ontdekt; of
b. een automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in artikel 12 of aan bij ministeriële regeling gestelde nadere regels betreffende een equivalente sprinklerinstallatie, die deze ruimten beschermt. Bovendien is een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan artikel 13, en die de aanwezigheid van rook ontdekt, aangebracht in gangen, trappenhuizen en vluchtwegen binnen ruimten voor accommodatie.

2. Passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers zijn uitgerust met een automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan artikel 12 of aan bij ministeriële regeling gestelde nadere regels betreffende een gelijkwaardige sprinklerinstallatie, in alle dienstruimten, controlestations en ruimten voor accommodatie, met inbegrip van gangen en trappenhuizen. Als alternatief mogen controlestations waar water aan essentiële uitrusting schade kan veroorzaken, zijn uitgerust met een goedgekeurde vast aangebrachte brandblusinstallatie van een ander type. Een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan artikel 13 en die de aanwezigheid van rook ontdekt, is aangebracht in dienstruimten, controlestations en ruimten

voor accommodatie, met inbegrip van gangen en trappenhuizen. Rookmelders behoeven niet te zijn aangebracht in badruimten voor privé-gebruik en in kombuizen. Ruimten die niet of in geringe mate brandgevaarlijk zijn, met inbegrip van lege ruimten en toiletten voor algemeen gebruik, behoeven niet te zijn voorzien van een automatische sprinklerinstallatie of een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie.

AA

Artikel 37 wordt gewijzigd als volgt:

1. Onderdeel 1.2.1 komt te luiden:

1.2.1 Op passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers zijn de begrenzingsschotten en -dekken van ruimten van bijzondere aard geïsoleerd in overeenstemming met klasse «A-60». Indien echter een ruimte van categorie (5), (9) of (10) als bedoeld in artikel 26, onderdeel 2.2, onmiddellijk gelegen is aan een zijde van de begrenzing, kan worden volstaan met klasse «A-0».

2. Onder vernummering van onderdeel 1.2.2 tot 1.2.3, wordt na onderdeel 1.2.1. een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

1.2.2 Op passagiersschepen bestemd voor het vervoer van niet meer dan 36 passagiers zijn de begrenzingsschotten van ruimten van bijzondere aard geïsoleerd op de wijze zoals voorgeschreven in tabel 27.1 voor ruimten van categorie (11), en de horizontale begrenzingen zoals voorgeschreven in tabel 27.2 voor ruimten van categorie (11).

3. In onderdeel 2.1 wordt «moeten spuipijpen zijn aangebracht» vervangen door: zijn spuimogelijkheden aangebracht, zoals vereist in artikel 7a van bijlage III.

AB

Artikel 40 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vijfde lid komt te luiden:

5. In alle ruimten voor accommodatie, dienstruimten, controlestations en op open dek is een omroepinstallatie of een ander doelmatig middel voor berichtgeving beschikbaar. Elk lid van de brandrondedienst is uitgerust met een draagbare radiotelefooninstallatie.

2. Na het zesde lid worden drie onderdelen ingevoegd, luidende:

7. Op schepen gebouwd op of na 1 januari 1994 waar ruimten voor algemeen gebruik zich uitstrekken over drie of meer dekken en die ingesloten ruimten, zoals winkels, kantoren en restaurants, en brandbare onderdelen, zoals meubilair, bevatten, is de gehele verticale hoofdsectie die de ruimte omvat in zijn geheel beschermd door een rookontdekkingsinstallatie die voldoet aan artikel 13, met uitzondering van onderdeel 1.9.

7.1 Op passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers zijn de ontdekkingsalarmen voor de installaties, bedoeld in artikel 36, tweede lid, gecentraliseerd ondergebracht in een doorlopend bemand centraal controlestation. In deze ruimte is voorts de afstandsbediening voor het sluiten van branddeuren en het afzetten van de ventilatoren gecentraliseerd ondergebracht. De ventilatoren kunnen door de bemanning weer worden aangezet in het doorlopend bemand centraal controlestation. Het controlepaneel in het centraal controlestation moet de open en gesloten posities van branddeuren en de aan of uit stand van de detectoren, alarmen en ventilatoren kunnen aangeven. Het controlepaneel wordt onafgebroken gevoed en schakelt bij het wegvallen van de normale stroomvoorziening automatisch over op een noodstroomvoorziening. Het controlepaneel wordt gevoed vanaf de hoofdkrachtbron en de noodkrachtbron, bedoeld in artikel 42 van bijlage II, tenzij hiervan op grond van deze bepaling kan worden afgeweken.

7.2 Het controlepaneel is zodanig ontworpen dat gebreken in het controlesysteem worden gemeld, met dien verstande dat een open detector-circuit een alarm veroorzaakt als bedoeld in artikel 13, onderdeel 1.2, van deze bijlage en artikel 51, onderdeel 1.4, van bijlage II.

AC

Na artikel 41 worden twee artikelen met opschrift ingevoegd, luidende:

Artikel 41a

Voorschriften voor passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers en gebouwd voor 1 oktober 1994.

1. Dit artikel is van toepassing op passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers en gebouwd voor 1 oktober 1994.

2. Passagiersschepen die niet geheel voldoen aan de voorschriften betreffende de bescherming tegen brand, zoals gesteld in dit besluit voor passagiersschepen die zijn gebouwd op of na 25 mei 1980, voldoen aan de volgende bepalingen op de daarbij aangegeven datum:

a. artikel 41b, eerste lid; niet later dan 1 oktober 1994;
b. artikel 41b, tweede tot en met vijfde lid; niet later dan 1 oktober 1997;
c. artikel 41b, zesde lid; niet later dan 1 oktober 2000;
d. alle voorschriften in bijlage IV voorzover deze betrekking hebben op schepen gebouwd op of na 25 mei 1980; niet later dan 1 oktober 2010.

3. Passagiersschepen die voldoen aan de daarvoor geldende voorschriften betreffende de bescherming tegen brand, zoals gesteld in dit besluit voor passagiersschepen die zijn gebouwd op of na 25 mei 1980, voldoen aan de volgende bepalingen op de daarbij aangegeven datum:

a. artikel 41b, eerste lid; niet later dan 1 oktober 1994;

b. artikel 41 b, tweede en vierde lid; niet later dan 1 oktober 1997;
c. artikel 41 b, zesde lid; niet later dan 1 oktober 2000; en
d. artikel 41b, vijfde lid; niet later dan de laatst gelegen datum van de volgende twee data:
- 1 oktober 2005; of
- 15 jaar na de bouwdatum van het schip.

Artikel 41b

Voorschriften voor passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers en gebouwd voor 1 oktober 1994.

1.1 De in artikel 20 voorgeschreven plannen en boekjes verschaffen informatie over brandbescherming, brandontdekking en brandbestrijding overeenkomstig de gestelde voorschriften.

1.2 Elk lid van de brandrondedienst heeft de beschikking over een draagbare radiotelefooninstallatie.

1.3 Nevellansen zijn beschikbaar in overeenstemming met het bepaalde in artikel 7, zesde lid, artikel 17, onderdeel 3.2, en artikel 37, onderdeel 1.5.1.

1.4 Draagbare schuimbrandblusinstallaties zijn beschikbaar in overeenstemming met artikel 7, onderdelen 1.2 en 2.2, en artikel 37, onderdeel 1.5.2.

1.5 Straalpijpen zijn voorzien van een inrichting die het mogelijk maakt tijdens het blussen met een eenvoudige handbeweging over te gaan van spuiten op sproeien en omgekeerd, zonder dat daarvoor de watertoevoer naar de straalpijp behoeft te worden onderbroken. Tevens is de straalpijp voorzien van een inrichting om de watertoevoer te onderbreken.

2. Accommodatie- en dienstruimten, ingesloten trapruimten en gangen zijn uitgerust met een rookmeld- en alarmsysteem van een goedgekeurd type, dat voldoet aan artikel 13. Een dergelijk systeem behoeft niet te zijn aangebracht in badkamers die deel uitmaken van hutten en in ruimten met een geringe brandgevaarlijkheid of zonder brandgevaar, met inbegrip van lege ruimten. Detectors, werkend op hitte in plaats van op rook, zijn aangebracht in kombuizen.

3. In ruimten waar plafonds van een brandbare samenstelling zijn aangebracht, worden de aan het rookdetectie- en alarmsysteem verbonden rookdetectors in de plafonds van de trappen en gangen geplaatst.

4.1 Scharnierende branddeuren in ingesloten trapruimten, schotten van de verticale hoofdsecties en begrenzingswanden van kombuizen die normaliter open worden gehouden, zijn zelfsluitend en kunnen zowel ter plaatse als vanuit een centraal controlestation worden vrijgemaakt.

4.2 Een paneel waarop wordt aangegeven of de branddeuren in de trapomsluitingen, de begrenzingsschotten van de hoofdbrandsecties en de begrenzingswanden van kombuizen zijn gesloten, is aangebracht in een doorlopend bemand centraal controlestation.

4.3 Ventilatiekokers van afvoerkappen boven fornuizen, waarin zich vet kan verzamelen en die door accommodatieruimten of door ruimten met brandbare materialen lopen, zijn geconstrueerd als schotten van klasse «A». Elke zodanige afvoerkoker is voorzien van:

a. een vetvanger die gemakkelijk kan worden verwijderd voor reiniging, tenzij alternatieve reinigingsvoorzieningen zijn aangebracht;

b. een brandklep in het onderste deel van de koker;

c. een inrichting die vanuit de kombuis kan worden bediend voor het stoppen van de afzuigventilatoren;

d. een vast aangebrachte inrichting om een brand in de koker te blussen; en

e. op geschikte plaatsen aangebrachte luikjes voor inspectie en reiniging.

4.4 In ingesloten ruimten waarin trappen zijn aangebracht bevinden zich uitsluitend toiletten voor algemeen gebruik, liften, kasten van onbrandbaar materiaal voor de berging van veiligheidsuitrusting en open informatiebalies. Andere bestaande ruimten in een ingesloten trapruimte zijn:

a. leeggehaald, permanent gesloten en afgesloten van het elektrisch systeem; of
b. afgescheiden van de ingesloten trapruimte door het aanbrengen van schotten van klasse «A» in overeenstemming met artikel 26. Dergelijke ruimten mogen directe toegang tot de ingesloten trapruimte hebben als deuren van klasse «A» zijn aangebracht in overeenstemming met artikel 26, en is voorzien in een sprinklerinstallatie in die ruimten. Hutten hebben geen directe toegang tot ingesloten trapruimten.

4.5 Ruimten, anders dan ruimten voor algemeen gebruik, gangen, toiletten voor algemeen gebruik, ruimten van bijzondere aard, andere trappen, vereist ingevolge artikel 28, onderdeel 1.5, open dekruimten en ruimten omschreven in onderdeel 4.4.b, hebben geen directe toegang tot ingesloten ruimten waarin trappen zijn aangebracht.

4.6 Bestaande ruimten voor machines, categorie (10), omschreven in artikel 26, onderdeel 2.2, en bestaande kantoorruimten achter informatiebalies die directe toegang hebben tot de ingesloten ruimte waarin trappen zijn aangebracht, mogen ongewijzigd blijven, mits deze ruimten zijn voorzien van rookdetectors en de kantoorruimten achter de informatiebalies uitsluitend meubilair van geringe brandgevaarlijkheid bevatten.

4.7 In aanvulling op de noodverlichting, vereist ingevolge artikel 42 van bijlage II en artikel 11, vijfde lid, van bijlage XIA, zijn de voorzieningen voor ontsnapping, met inbegrip van trappen en uitgangen op alle punten van de vluchtweg, waaronder hoeken en

kruisingen, gemarkeerd door middel van verlichting of fotoluminescerende strippen die op niet meer dan 0,30 meter boven het dek zijn geplaatst. De marketing stelt de passagiers in staat alle vluchtwegen te herkennen en gemakkelijk de vluchtuitgangen te vinden. Als elektrische verlichting wordt gebruikt, wordt de elektriciteit geleverd door de noodkrachtbron en is de verlichting zodanig aangebracht dat het uitvallen van een enkele lamp of een onderbreking in de strip niet resulteert in het niet functioneren van de markering. Bovendien zijn alle vluchtwegaanduidingen en aanduidingen voor de plaats van de brandbestrijdingsmiddelen van fotoluminescerend materiaal. De extra noodverlichting is uitgevoerd, beproefd en aangebracht volgens bij ministeriële regeling gestelde nadere regels.

4.8 Een algemeen alarm-systeem is aangebracht. Het alarm is hoorbaar in alle accommodatieruimten, in ruimten waar gewoonlijk door de bemanning wordt gewerkt en op open dekruimten. Het alarm blijft na in werking te zijn gesteld, functioneren tot het met de hand wordt afgezet of wordt onderbroken voor een bericht via de omroepinstallatie.

4.9 Een omroepinstallatie of andere doeltreffende voorziening voor berichtgeving is beschikbaar en hoorbaar in alle ruimten voor accommodatie, ruimten voor algemeen gebruik en dienstruimten, controlestations en op de open dekruimten.

4.10 Meubilair in ingesloten ruimten waarin trappen zijn ondergebracht, bestaat uitsluitend uit zitgelegenheden. Het is vast aangebracht en is beperkt tot 6 zitplaatsen op elk dek in elk trappenhuis. Het is van beperkte brandgevaarlijkheid en belemmert de vluchtweg van de passagiers niet. In de hoofdontvangstruimte binnen een ingesloten trapruimte zijn meer zitplaatsen toegestaan, indien ze vast zijn aangebracht, onbrandbaar zijn en de vluchtweg van de passagiers niet belemmeren. Meubilair is niet toegestaan in voor passagiers en de bemanning bestemde gangen die vluchtwegen vormen in ruimten waarin hutten zijn ondergebracht. Kasten van onbrandbaar materiaal, bestemd voor de voorgeschreven veiligheidsuitrusting, zijn toegestaan.

5. Accommodatie- en dienstruimten, ingesloten trapruimten en gangen zijn voorzien van een automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallatie die voldoet aan het bepaalde in artikel 12 of aan bij ministeriële regeling gestelde nadere regels voor gelijkwaardige sprinklerinstallaties. Een sprinklerinstallatie behoeft niet te zijn aangebracht in badkamers die deel uitmaken van hutten of in ruimten met een geringe brandgevaarlijkheid of zonder brandgevaar, met inbegrip van lege ruimten.

6. Het constructieve deel van alle trappen in accommodatie- en dienstruimten is van staal, tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie het gebruik van een ander gelijkwaardig materiaal toestaat. De trappen zijn in een ruimte ondergebracht die omgeven is door schotten van klasse «A». Alle openingen in deze schotten zijn van doeltreffende middelen tot sluiting voorzien. Daarbij gelden de volgende uitzonderingen:

a. een trap die uitsluitend twee dekken bedient, behoeft niet in de beschreven ingesloten ruimte te zijn ondergebracht, indien de brandwerendheid van het dek behouden blijft door het aanbrengen van doelmatige schotten of deuren in één van de ruimten die de trap verbindt. Wanneer een trap in één van de ruimten die hij verbindt, gesloten is, is de

trapomsluiting beschermd overeenkomstig de tabellen voor dekken, opgenomen in artikel 26;
b. een trap die uitkomt in een ruimte voor algemeen gebruik, behoeft ter plaatse niet door de beschreven schotten omgeven te zijn, indien hij zich geheel binnen die ruimte bevindt.

6.2 Ruimten voor machines van categorie A zijn voorzien van een vast aangebrachte brandblusinstallatie die voldoet aan artikel 7.

6.3 Ventilatiekokers die door de begrenzingsschotten van verticale hoofdsecties worden gevoerd, zijn voorzien van een doelmatige, automatische sluitende brandklep die bovendien aan beide zijden van het schot met de hand kan worden gesloten. Tevens zijn in alle ventilatiekokers die zowel accommodatie- en dienstruimten, als ingesloten trapruimten bedienen, doelmatige automatisch werkende brandkleppen met handbediening in de ingesloten trapruimte aangebracht op de plaatsen waar zij dergelijke trapruimte binnendringen. Ventilatiekokers die een begrenzingsschot van een verticale hoofdsectie doorboren zonder de ruimten ter weerszijde hiervan te bedienen, of die door een ingesloten trapruimte lopen zonder die ruimte te bedienen, behoeven niet te worden voorzien van brandkleppen als de kokers zijn geconstrueerd en geïsoleerd overeenkomstig brandwerende klasse «A-60».

6.4 Ruimten van bijzondere aard onderscheidenlijk ro/ro laadruimten voldoen aan artikel 37, onderscheidenlijk artikel 38.

6.5 Branddeuren in ingesloten trapruimten, begrenzingsschotten van verticale hoofdsecties en van kombuizen die normaliter open zijn, kunnen vanuit een centraal controlestation en ter plaatse van de deur worden vrijgemaakt.

AD

Artikel 45, zevende lid, vervalt en het achtste lid wordt vernummerd tot zevende lid.

AE

In artikel 54 wordt na «l. Algemeen» de volgende volzin ingevoegd, luidende:

Dit artikel is uitsluitend van toepassing op schepen gebouwd na 1 september 1984.

AF

Onder vernummering van artikel 59, vierde lid, tot onderdeel 3.4, wordt aan dit artikel een nieuw vierde lid toegevoegd, luidende:

4. Inerten, ventilatie en gasmeting

4.1 Dit lid is van toepassing op olietankschepen gebouwd op of na 1 oktober 1994.

4.2 Dubbele huid- en bodem-ruimten zijn uitgerust met geschikte aansluitingen voor de toevoer van lucht.

4.3 Op tankers waarvoor een inert-gasinstallatie is vereist, zijn:

a. de dubbele huid-ruimten uitgerust met aansluitingen voor de toevoer van inert gas;

b. voorzieningen getroffen om te voorkomen dat koolwaterstofgassen vanuit de ladingtanks de dubbele huid-ruimten kunnen binnentreden via de inert-gasinstallatie, indien dergelijke ruimten permanent op deze installatie zijn aangesloten;

c. geschikte voorzieningen getroffen om dubbele huid-ruimten aan te kunnen sluiten op de hoofdleiding van de inert-gasinstallatie, indien dergelijke ruimten niet permanent op deze installatie zijn aangesloten.

4.4.1 Geschikte draagbare instrumenten voor het meten van zuurstof en de concentratie van brandbare dampen zijn aanwezig. Bij de keuze van dergelijke instrumenten wordt aandacht geschonken aan de geschiktheid voor gebruik in combinatie met een vast aangebrachte installatie voor het nemen van gasmonsters waarnaar in onderdeel 4.4.2 wordt verwezen.

4.4.2 Waar de atmosfeer in dubbele huid-ruimten niet betrouwbaar kan worden gemeten door het nemen van gasmonsters via flexibele slangen, zijn dergelijke ruimten voorzien van vast aangebrachte leidingen voor het nemen van gasmonsters. De ligging van dergelijke leidingen en de plaats van de meetpunten zijn aangepast aan de vorm van de ruimten.

4.4.3 De materialen, gebruikt voor de leidingen voor het nemen van gasmonsters en de afmetingen van deze leidingen, worden zodanig gekozen dat onnodige weerstand in de leidingen wordt voorkomen. Indien leidingen van kunststof zijn gebruikt, zijn zij elektrisch geleidend.

AG

In artikel 61 vervallen het elfde en twaalfde lid.

AH

Artikel 62, tweeëntwintigste lid, vervalt.

AI

Artikel 66 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel 2.3 worden twee nieuwe onderdelen ingevoegd, luidende:

2.4 Kooldioxide-brandblusinstallaties die zijn geïnstalleerd op of na 1 oktober 1994

voldoen aan de volgende voorschriften:

2.4.1 Voor het toelaten van kooldioxide als blusstof worden twee afzonderlijke handelingen verricht, waarbij in acht wordt genomen dat, alvorens de blusstof in de beschermde ruimte wordt toegelaten, het alarm, bedoeld in onderdeel 1.6, in werking is gesteld, met dien verstande dat de afzonderlijke handelingen zijn te onderscheiden in een handeling voor het openen van de scheidingsafsluiter in het leidinggedeelte dat de blusstof naar de beschermde ruimte leidt en een handeling voor het openen van de flessengroepen;

2.4.2 Beide bedieningen zijn ondergebracht in een kast die duidelijk aangeeft voor welke ruimte de blusstof is bestemd. Indien de bedieningskast kan worden afgesloten, wordt de sleutel in de onmiddellijke nabijheid, in een kastje voorzien van een inslagruitje, zichtbaar opgehangen.

2. Onderdeel 3.1 komt te luiden:

3.1 Het gebruik van de gehalogeniseerde koolwaterstoffen halon 1301 en halon 1211 als blusstof in vast aangebrachte brandblusinstallaties is uitsluitend toegestaan:

a. in ruimten voor machines en pompkamers; en
b. indien die brandblusinstallaties zijn aangebracht voor 1 oktober 1994.

ARTIKEL V

Bijlage V van het Schepenbesluit 1965 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 14, eerste lid, onder c, wordt «6313 kHz» vervangen door: 6312 kHz.

B

Artikel 15, derde lid, komt te luiden:

3. De voeding, bedoeld in het tweede lid, vindt plaats gedurende ten minste:

a. een uur aan boord van schepen, indien de noodkrachtbron volledig voldoet aan de artikelen 42, 43 of 43a van Bijlage II, met inbegrip van het bepaalde ten aanzien van de voeding van de radio-installaties;
b. zes uur aan boord van schepen, indien niet is voorzien in een noodkrachtbron of indien deze niet voldoet aan het bepaalde in de artikelen 42, 43 of 43a en 64, achtste en negende lid, van Bijlage II, met inbegrip van het bepaalde ten aanzien van de voeding van de radio-installaties. Onafhankelijke HF en MF radio-installaties behoeven niet gelijktijdig door de reservekrachtbron(nen) te kunnen worden gevoed.

C

In artikel 17 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het opschrift «Onderhoud en beschikbaarheid» wordt vervangen door:
Onderhoud en beschikbaarheid van radio-installaties

2. Het vijfde lid komt te luiden:

5. De radio-installaties, zoals in deze bijlage zijn voorgeschreven, worden zodanig onderhouden dat, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, de beschikbaarheid van de voorgeschreven functies, zoals omschreven in artikel 4, wordt gewaarborgd en dat is voldaan aan de uitvoeringsnormen voor de uitrusting.

3. Het zesde lid komt te luiden:

6. Op elk schip dat bestemd is reizen te ondernemen binnen de zeegebieden Al en A2 is de beschikbaarheid van de voorgeschreven functies gewaarborgd door methoden als duplicering van de installaties of het uitvoeren van onderhoud door een walorganisatie, dan wel door een combinatie van deze methoden. De gebruikte methode is ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

4. Het zevende lid komt te luiden:

7. In aanvulling op het bepaalde in de artikelen 6 en 12, is elk schip dat bestemd is reizen te ondernemen buiten de zeegebieden Al en A2, maar binnen zeegebied A3, ten minste uitgerust met:
a. een VHF radio-installatie, die voldoet aan het bepaalde in artikel 6, eerste lid, onder a en b;
b. hetzij een MF/HF radio-installatie, die voldoet aan het bepaalde in artikel 12, derde lid, onder a;
c. hetzij een INMARSAT-scheepssatellietstation, dat voldoet aan het bepaalde in artikel 12, tweede lid, onder a, onderdelen 1°, 2° en 3°.

5. Achtste lid, eerste volzin, komt te luiden:

In aanvulling op het bepaalde in de artikelen 6 en 13, is elk schip dat bestemd is reizen te ondernemen in alle zeegebieden, uitgerust met een VHF radio-installatie die voldoet aan het bepaalde in artikel 6, eerste lid, onder a en b, en een MF/HF radio-installatie die voldoet aan het bepaalde in artikel 12, derde lid, onder a.

6. In het tiende lid, wordt «artikel 15, derde lid onder a, b en c» vervangen door: artikel 15, derde lid, onder a en b,.

7. Aan dit artikel wordt een nieuw dertiende lid toegevoegd, luidende:

13. Hoewel in redelijkheid maatregelen zijn genomen om de installaties in een goede staat te houden teneinde te voldoen aan de functionele eisen, bedoeld in artikel 4, wordt een storing van de installatie die zorgdraagt voor de algemene radioberichtgeving, zoals voorgeschreven in artikel 4, onderdeel 8, niet uitgelegd als ware het schip niet zeewaardig of als een reden om het schip in een haven op te houden in het geval van het niet direct voorhanden zijn van reparatie-faciliteiten, mits het schip te allen tijde in staat is alle nood- en veiligheidsfuncties ten uitvoer te brengen.

ARTIKEL VI

Bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 18 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het opschrift komt te luiden:

Instructies en oefeningen in «schip verlaten» en in «het blussen van brand»

2. In het derde lid vervalt onderdeel 3.6 en worden de onderdelen 3.7, 3.8, 3.9, onderscheidenlijk 3.10 vernummerd in 3.6, 3.7, 3.8, onderscheidenlijk 3.9.

3. Aan het derde lid worden vier nieuwe onderdelen toegevoegd, luidende:

3.10 Iedere oefening in het blussen van brand omvat ten minste:

a. het melden op de verzamelplaatsen en het voorbereiden op de taken vermeld in de alarmrol;
b. het starten van een brandbluspomp en het gebruik van ten minste de waterstralen, bedoeld in artikel 4, onderdeel 5.1, van bijlage IV, om aan te tonen dat het systeem naar behoren werkt;
c. een controle van de brandweeruitrustingen en andere persoonlijke uitrustingen;
d. een controle van de van belang zijnde communicatiemiddelen;
e. een controle van de werking van de waterdichte deuren, brandwerende deuren en brandkleppen;
f. een controle van de noodzakelijke voorzieningen om aansluitend het schip te verlaten.

3.11 De opzet van de brandblusoefeningen is zodanig, dat voldoende aandacht wordt geschonken aan het regelmatig oefenen in de diverse noodsituaties die zich, afhankelijk van het type schip en lading, kunnen voordoen.

3.12 De tijdens de oefeningen gebruikte uitrusting wordt direct weer gebruiksklaar gemaakt en iedere tijdens de oefeningen naar voren gekomen fout of gebrek wordt zo spoedig mogelijk verholpen.

3.13 Voorzover uitvoerbaar worden de oefeningen uitgevoerd alsof er daadwerkelijk sprake is van een noodsituatie.

4. In het vierde lid komen de onderdelen 4.1 en 4.2 als volgt te luiden:

4.1 Opleiding en instructie aan boord in het gebruik van de reddingmiddelen, met inbegrip van de uitrusting van de groepsreddingmiddelen, en in het gebruik van de brandblusmiddelen, worden zo snel mogelijk gegeven, echter uiterlijk twee weken nadat een bemanningslid aan boord is gekomen. Wanneer echter het bemanningslid op een regelmatig aflosschema aan boord is geplaatst, wordt deze opleiding gegeven binnen twee weken nadat hij voor het eerst aan boord is gekomen. Individuele instructie kan verschillende onderdelen van de reddingmiddelen en brandblusmiddelen omvatten, met dien verstande dat alle redding- en brandblusmiddelen binnen een tijdsbestek van twee maanden zijn behandeld.

4.2 Ieder bemanningslid krijgt ten minste instructie betreffende:

a. de behandeling en het gebruik van de automatisch opblaasbare reddingvlotten van het schip;
b. de problemen in verband met onderkoeling, eerste hulp bij onderkoeling en andere van belang zijnde eerste hulp-maatregelen;
c. het gebruik van de reddingmiddelen bij zwaar weer en hoge zeeën;
d. de behandeling en het gebruik van de brandblusmiddelen;
e. het gebruik van de aanwezige radio-reddingmiddelen.

5. Aan het vierde lid, onderdeel 4.3, wordt een nieuwe volzin toegevoegd, luidende:

De oefeningen met het automatisch opblaasbare reddingvlot van het strijkbare type mogen eveneens aan wal worden gehouden in naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie geschikte faciliteiten.

B

Artikel 20, onderdeel 1.6, komt te luiden:

1.6.1 Bij de plaatsing van de groepsreddingmiddelen aan boord van passagiersschepen wordt rekening gehouden met het bepaalde in artikel 13, onderdeel 1.2, vluchtwegen als bedoeld in artikel 28 van bijlage IV, de afmetingen van het schip, en de weercondities die kunnen worden ondervonden gedurende de voorgenomen reizen.

1.6.2 Van reddingmiddelen die worden bediend door een tewaterlatingsmiddel mag de afstand van de kop van de kraan of davit tot aan het wateroppervlak bij de geringste

diepgang van het schip, voorzover praktisch uitvoerbaar is, niet meer bedragen dan 15 meter. Indien hieraan niet wordt voldaan, worden de reddingvlotten bediend door evacuatieglijbanen.

C

In artikel 39 vervallen de onderdelen 11, 11.1 en11.2.

D

In artikel 42 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Onderdeel 2.2 vervalt en de onderdelen 2.3 tot en met 2.4.7 worden vernummerd tot 2.2 tot en met 2.3.7.

2. Onderdeel 2.2.2 vervalt en onderdeel 2.2.3 wordt vernummerd tot 2.2.2.

3. Onderdeel 2.3.1 vervalt en de onderdelen 2.3.2 tot en met 2.3.7 worden vernummerd tot 2.3.1 tot en met 2.3.6.

E

Artikel 48, onderdeel 2.11, vervalt.

F

Artikel 50 en zijn opschrift komen te luiden:

Artikel 50

Algemeen alarm-installatie

1. De algemeen alarm-installatie bestaat uit een elektrische installatie, die vanaf de brug en vanaf andere strategisch gelegen punten aan boord bediend kan worden, en waarmee in alle ruimten voor accommodatie, in ruimten waarin door de bemanning gewoonlijk wordt gewerkt en op het open dek door middel van bellen, claxons of andere gelijkwaardige waarschuwingssystemen, het algemeen alarm hoorbaar gemaakt kan worden. De algemeen alarm-installatie is in staat zowel een doorlopend signaal als het signaal «schip verlaten» voort te brengen. Het signaal «schip verlaten» bestaat uit zeven of meer korte stoten gevolgd door een lange stoot. Het algemeen alarm-signaal moet vanaf de brug ook gegeven kunnen worden op de scheepsfluit of sirene.

2. De algemeen alarm-installatie wordt gevoed door de elektrische hoofdkrachtbron van het schip en door de elektrische noodkrachtbron, bedoeld in de artikelen 42, 43 of 43a en 64 van bijlage II.

3. Aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, van 500 ton of meer en aan boord van elk passagiersschip is de algemeen alarminstallatie zodanig uitgevoerd dat deze, na te zijn ingeschakeld, bij voortduring alarmeert totdat de installatie met de hand wordt afgezet of wordt onderbroken voor een bericht over de algemene omroepinstallatie.

4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot alarmsignalen en de daarbij behorende geluidsniveaus.

G

Artikel 53, zevende lid, eerste volzin, vervalt.

H

Artikel 57 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het opschrift van dit artikel komt te luiden:

Instructies voor noodgevallen aan boord van kleine vaartuigen

2. Onder vernummering van het derde tot en met zevende lid tot vierde tot en met achtste lid, wordt na het tweede lid een nieuw derde lid ingevoegd, luidende:

3. Iedere oefening in het blussen van brand omvat ten minste:

a. het melden op de verzamelplaats;
b. het starten van een brandbluspomp en het gebruik van ten minste de waterstralen, bedoeld in artikel 65, vijfde lid, van bijlage IV, om aan te tonen dat het systeem naar behoren werkt;
c. een controle van de beschikbare communicatiemiddelen;
d. een controle van de werking van de waterdichte deuren, brandwerende deuren, brandkleppen, afsluiters, zijpoorten, schijnlichten, patrijspoorten en overige soortgelijke openingen;
e. de behandeling en het gebruik van de brandblusmiddelen.

ARTIKEL VII

Bijlage XVII van het Schepenbesluit 1965 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 4 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. In alle bescheiden die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee, wordt vermeld:

a. de juiste technische benaming van de gevaarlijke stof waarbij handelsnamen niet als zodanig mogen worden gebruikt;
b. het identificatienummer van de Verenigde Naties voorzover van toepassing;
c. de indeling in gevarenklassen, genoemd in artikel 130 van dit besluit;
d. de hoeveelheden van de gevaarlijke stoffen en wanneer zij in transporttanks of vrachtcontainers worden vervoerd, de identificatiemerktekens daarvan.

2. Onder vernummering van het derde lid tot vijfde lid, worden na het tweede lid twee leden ingevoegd, luidende:

3. De personen die verantwoordelijk zijn voor het stuwen van gevaarlijke stoffen in een vrachtcontainer of een voertuig, geven een ondertekend container-beladingscertificaat of een ondertekende voertuigbeladingsverklaring af, waarin wordt verklaard dat de lading in de laadeenheid deugdelijk is gestuwd en vastgezet, en dat aan alle van toepassing zijnde vervoersvoorschriften is voldaan. Dit certificaat of deze verklaring mag worden gecombineerd met het ondertekend certificaat of de ondertekende verklaring, bedoeld in het tweede lid.

4. Indien een vermoeden bestaat dat een vrachtcontainer of een voertuig met gevaarlijke stoffen is beladen op een wijze die niet in overeenstemming is met de voorschriften, bedoeld in het tweede of derde lid, of indien geen ondertekend container-beladingscertificaat of een ondertekende voertuig-beladingsverklaring als bedoeld in het derde lid aanwezig is, wordt de vrachtcontainer of het voertuig niet voor verscheping geaccepteerd.

3. Aan het slot van het vijfde lid wordt een nieuwe volzin toegevoegd, luidende:

Een afschrift van één van deze bescheiden wordt voor vertrek door de kapitein, de exploitant of de agent van het schip aan de desbetreffende bevoegde autoriteit afgegeven.

4. Aan dit artikel worden twee nieuwe leden toegevoegd, luidende:

6. Laadeenheden, vrachtcontainers inbegrepen, zijn gedurende de gehele reis geladen, gestuwd en zeevast gezet overeenkomstig de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde «Handleiding vastzetten van lading» («Cargo Securing Manual»).

7. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de inhoud van de «Handleiding vastzetten van lading», bedoeld in het zesde lid.

B

Artikel 5, eerste lid, komt te luiden:

1. Gevaarlijke stoffen worden, in overeenstemming met de eigenschappen van de stoffen, veilig en op doelmatige wijze geladen, gestuwd en zeevast gezet. Stoffen die elkaar niet verdragen, worden op zodanige afstand van elkaar geladen, gestuwd en zeevast gezet, dat redelijkerwijs deze stoffen niet met elkaar in aanraking kunnen komen.

ARTIKEL VIII

Bijlage XIX van het Schepenbesluit 1965 komt te luiden:

VERVOER VAN LADING

HOOFDSTUK 1. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Toepassing

Deze bijlage is van toepassing op het vervoer van ladingen die ten gevolge van hun bijzondere gevaren voor het schip en de personen aan boord bijzondere voorzorgsmaatregelen vereisen, met uitzondering van het vervoer van ladingen die bestaan uit vloeistoffen of gassen in bulk, voor het vervoer waarvan in artikel 130g van dit besluit regels zijn gesteld.

Artikel 2

Ladinggegevens

1. De verscheper verschaft de kapitein of zijn vertegenwoordiger tijdig en voorafgaand aan het laden de ladinggegevens, bedoeld in het tweede lid, om maatregelen voor een passende stuwage en een veilig vervoer van de lading te kunnen treffen. Dergelijke gegevens worden, voorafgaand aan de belading van het schip, op een door de havenautoriteiten toegelaten wijze bevestigd door middel van toepasselijke scheepsdocumenten.

2. De ladinggegevens bestaan bij de verschillende hieronder aangegeven soorten lading uit:

a. in geval van stukgoedlading en lading in laadeenheden: een algemene omschrijving van de lading, de brutomassa van de lading of de brutomassa van de laadeenheden, andere van belang zijnde bijzondere eigenschappen van de lading en informatie over:
1°. de onderlinge verdraagzaamheid van de stukgoedlading en de lading in laadeenheden;

2°. de maatregelen waardoor de stukgoedlading en de lading in laadeenheden niet met elkaar in aanraking kunnen komen;
3°. de geschiktheid van de stukgoedlading en de lading in laadeenheden voor vervoer met het desbetreffende schip;
4°. het veilig kunnen stuwen en zeevast zetten van de stukgoedlading en de lading in laadeenheden gedurende de gehele reis;

b. in geval van bulkladingen: gegevens over de stuwagefactor van de lading, de wijze van trimmen en bij concentraten of andere verpappende ladingen, aanvullende informatie in de vorm van een certificaat met het vochtgehalte van de lading en het maximum toelaatbare vochtgehalte voor een veilig vervoer;

c. in geval van bulkladingen met potentieel gevaarlijke chemische eigenschappen, die niet in overeenstemming met het bepaalde in artikel 130 van dit besluit in een klasse zijn ingedeeld: gegevens over de chemische eigenschappen in aanvulling op de in onderdeel a en b vermelde gegevens.

3. Voorafgaand aan het laden van lading in laadeenheden vergewist de verscheper zich er van dat de brutomassa van de laadeenheden in overeenstemming is met de op de scheepsdocumenten vermelde brutomassa.

Artikel 3

Zuurstofmeting en gasdetectie-apparatuur

1. Bij het vervoer van bulkladingen die giftige of brandbare gassen kunnen afgeven, of die een tekort aan zuurstof in het ruim kunnen veroorzaken, is een passend en goedgekeurd instrument voor het meten van de concentratie van het gas of de zuurstof aanwezig. Het instrument gaat vergezeld van gedetailleerde instructies voor het gebruik.

2. De bemanning is geoefend in het gebruik van dit instrument.

Artikel 4

Gebruik van pesticiden op schepen

Voor het gassen worden passende voorzorgsmaatregelen voor het gebruik van pesticiden aan boord van schepen getroffen.

Artikel 5

Stuwage en zeevast zetten

1. Aan of onder dek vervoerde lading en lading in laadeenheden worden zodanig geladen, gestuwd en zeevast gezet, dat gedurende de gehele reis schade of gevaar voor schip en opvarenden en verlies van lading zoveel mogelijk wordt voorkomen.

2. Lading in laadeenheden zijn zodanig verpakt en zeevast gezet, dat gedurende de gehele reis schade of gevaar voor het schip en opvarenden wordt voorkomen.

3. Zowel tijdens het laden als het vervoer van zware ladingstukken of ladingen met buitengewone afmetingen worden passende voorzorgsmaatregelen getroffen om ervoor te zorgen dat geen schade aan de scheepsconstructie optreedt en de stabiliteit tijdens de reis steeds toereikend is.

4. Zowel tijdens het laden als het vervoer van lading in laadeenheden worden aan boord van ro/roschepen passende voorzorgsmaatregelen getroffen, in het bijzonder ten aanzien van de vastzetvoorzieningen aan boord van dergelijke schepen, de lading in laadeenheden en de sterkte van de bevestigingspunten en de sjorringen.

5. Containers mogen niet zwaarder worden beladen dan het maximum brutogewicht, zoals aangegeven op of nabij het merk van goedkeuring, bedoeld in het Besluit containers.

6. Laadeenheden, vrachtcontainers inbegrepen, zijn gedurende de gehele reis geladen, gestuwd en zeevast gezet overeenkomstig de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie goedgekeurde «Handleiding vastzetten van lading» («Cargo Securing Manual»).

7. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de inhoud van de «Handleiding vastzetten van lading», bedoeld in het zesde lid.

HOOFDSTUK 2. BIJZONDERE VOORZIENINGEN VOOR BULKLADINGEN ANDERS DAN GRAAN

Artikel 6

Aanvaarden van lading voor verscheping

1. Voor het laden van een bulklading is de kapitein in het bezit van uitgebreide gegevens betreffende de stabiliteit van het schip en de verdeling van de lading voor de kenmerkende beladingstoestanden. Deze gegevens voldoen aan bij ministeriële regeling gestelde nadere regels.

2. Concentraten of andere verpappende ladingen worden uitsluitend voor belading aanvaard als het werkelijke vochtgehalte van de lading minder is dan het, voor een veilig vervoer benodigde, maximum toelaatbare vochtgehalte. Dergelijke concentraten en andere ladingen mogen echter, zelfs indien het vochtgehalte het voornoemde maximum toelaatbare vochtgehalte overschrijdt, voor belading worden geaccepteerd indien veiligheidsvoorzieningen zijn getroffen om een toereikende stabiliteit in geval van overgaan van de lading te waarborgen en mits de scheepsconstructie dat toelaat.

3. Voor het laden van een bulklading met potentieel gevaarlijke chemische eigenschappen, doch die niet in overeenstemming met artikel 130 van dit besluit in een daar genoemde klasse is ingedeeld, worden bijzondere voorzorgsmaatregelen voor een veilig vervoer getroffen.

Artikel 7

Stuwen van bulklading

1. Bulkladingen worden zodanig geladen en, indien noodzakelijk, geheel vlak en horizontaal getrimd, dat het gevaar van overgaan van de lading tot een minimum wordt teruggebracht en dat wordt gewaarborgd dat gedurende de gehele reis een voldoende stabiliteit kan worden gehandhaafd.

2. Indien bulkladingen in tussendeksruimten worden vervoerd zijn de luiken in dergelijke tussendekken gesloten in die gevallen waarin de beladingsgegevens een onaanvaardbare spanning van de bodemconstructie tonen bij geopende luiken. De lading wordt zo goed mogelijk vlak getrimd en strekt zich van zijde tot zijde uit of er zijn aanvullende langsschotten van voldoende sterkte aangebracht. De veilige dekbelasting van een tussendek wordt in acht genomen teneinde te waarborgen dat de dekconstructie niet wordt overbelast.

HOOFDSTUK 3. VERVOER VAN GRAAN

Artikel 8

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt, tenzij anders is bepaald, verstaan onder:

«graan»: tarwe, maïs, haver, rogge, gerst, rijst, peulvruchten en zaden, alsmede de bewerkte vormen daarvan indien het gedrag gelijk is aan dat van graan in onbewerkte staat.

Artikel 9

Eisen aan het vervoer van graan

Een schip dat graan vervoert, voldoet, onverminderd de overige van toepassing zijnde bepalingen, aan bij ministeriële regeling gestelde regels met betrekking tot onder meer de graan-stabiliteit, graan-ladinggegevens, berekening van de kenterende momenten, de wijze waarop het graan moet worden beladen, en is voorzien van een document van machtiging.

ARTIKEL IX

Overgangsbepalingen

1. Uitrusting en voorzieningen voor het overnemen van de loods als bedoeld in artikel 87 van het Schepenbesluit 1965, die voor 1 januari 1994 zijn aangebracht, voldoen aan de voorschriften, zoals deze luidden voor de inwerkingtreding van dit besluit.

2. Uitrusting en voorzieningen voor het overnemen van de loods als bedoeld in artikel 87 van het Schepenbesluit 1965, die na 1 januari 1994 worden vervangen, voldoen voorzover dit naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie praktisch uitvoerbaar en redelijk is, aan de voorschriften, bedoeld in artikel 87, zoals gewijzigd bij dit besluit.

3. Passagiersschepen die zijn gebouwd op of na 1 juli 1986 doch voor 1 oktober 1994, voldoen, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, aan de toepasselijke bepalingen van hoofdstuk B van bijlage IV van het Schepenbesluit 1965, zoals deze luidden voor de inwerkingtreding van dit besluit.

ARTIKEL X

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 7 januari 1998

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de *zevenentwintigste* januari 1998

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

NOTA VAN TOELICHTING

§ 1. Algemeen

a. de resoluties van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie

Met het onderhavige besluit wordt beoogd de wijzigingen van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlagen (Trb. 1977, 77), hierna te noemen het SOLAS-verdrag, die door de Maritieme Veiligheidscommissie (Maritime Safety Committee (MSC)) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zijn vastgesteld, te verwerken in het Schepenbesluit 1965. Het betreft de in de navolgende resoluties van de MSC opgenomen wijzigingen van het SOLAS-verdrag.

Op 23 mei 1991 werden de resoluties MSC.22(59) (Trb. 1994, 19 en 134) en MSC.23(59) aangenomen.

In resolutie 22(59) zijn de hoofdstukken II-2, III en V van het SOLAS-verdrag gewijzigd. De wijzigingen in de hoofdstukken II-2 en III zijn tot stand gekomen met het oog op verbetering van de veiligheid van en op passagiersschepen. Het gaat hier met name om voorschriften ter verbetering van de veiligheid van grote open ruimten, zoals atriums, en aanscherping van voorschriften met betrekking tot instructies en oefeningen in het verlaten van een schip. Het ongeval met de «Scandinavian Star» op 7 april 1990 vormde de aanleiding tot voornoemde wijzigingen. Voorts zijn in hoofdstuk V de bepalingen met betrekking tot de voorzieningen voor het overnemen van een loods gewijzigd.

Tevens is in deze resolutie hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag in zijn geheel herzien. Dit hoofdstuk, dat in bijlage XIX van het Schepenbesluit 1965 is geïmplementeerd, voorzag uitsluitend in regels voor het vervoer van graan, thans strekt het zich ook uit over andere soorten lading. Het herziene hoofdstuk bevat een aantal algemene bepalingen voor het vervoer van lading, zoals het verstrekken van ladinggegevens, en bepalingen voor het vervoer van lading in bulk, geen graan zijnde, en specifiek voor graan.

In dit hoofdstuk zijn geen gedetailleerde voorschriften voor het vervoer van graan meer opgenomen, doch deze zijn thans ondergebracht in de Graancode (vide § 2.) In dit hoofdstuk is de toepassing van de Graancode, waarvan de tekst is vastgesteld in resolutie MSC.23(59), verplicht gesteld.

De in de MSC-resoluties 22(59) en 23(59) vastgestelde wijzigingen van het SOLAS-verdrag zijn op 1 januari 1994 internationaal van kracht geworden.

Op 10 april 1992 zijn de resoluties MSC.24(60) en MSC.26(60) (Trb. 1994, 19 en 134) aangenomen.

Resolutie MSC.24(60), dat hoofdstuk II-2 van het SOLAS-verdrag wijzigt, bevat, eveneens naar aanleiding van het ongeval met de «Scandinavian Star», bepalingen ter verbetering van de brandveiligheid aan boord van bestaande passagiersschepen. Het betreft hier onder andere nieuwe en verscherpte eisen voor brandontdekkings-, brandalarm- en sprinklerinstallaties in accommodatie-, dienstruimten en ingesloten trapruimten. Daar voor deze categorie bestaande passagiersschepen de aanpassingen tamelijk ingrijpend kunnen zijn, is internationaal besloten tot een gefaseerde implementatie van deze voorschriften, te weten vanaf 1994 tot 2010.

MSC.26(60) wijzigt hoofdstuk II-1 van het SOLAS-verdrag en bevat, in verband met de ramp met de «Herald of Free Enterprise» in 1987, maatregelen ter verbetering van de stabiliteit van bestaande roll-on/ roll-off passagiersschepen. Dit heeft tot gevolg dat een groot deel van deze passagiersschepen aangepast moet worden, waarbij is gekozen voor een gefaseerde inwerkingtreding van de desbetreffende voorschriften die loopt van 1994 tot 2005.
Beide resoluties zijn internationaal op 1 oktober 1994 in werking getreden.

Op 11 december 1992 is resolutie MSC.27(61) aangenomen (Trb. 1995, 236).
Deze resolutie bevat, mede naar aanleiding van het ongeval met de «Scandinavian Star», wijzigingen van de hoofdstukken II-1, II-2, III en IV van het SOLAS-verdrag. Zo moet onder meer het brandbeveiligingsplan op passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers, aanvullende informatie verstrekken over de brandbescherming, de brandontdekking en het brandblussen. Bovendien zijn de voorschriften betreffende de ontsnappingsmogelijkheden bij brand aangepast.
Deze wijzigingen zijn op 1 oktober 1994 internationaal van kracht geworden.
Op 9 december 1994 is resolutie MSC.42(64) (Trb. 1996, 128) aangenomen. In deze resolutie, die op 1 januari 1996 internationaal in werking is getreden, zijn enkele aanvullingen opgenomen op hoofdstuk VI «Vervoer van lading» en in hoofdstuk VII «Vervoer van gevaarlijke stoffen» van het SOLAS-verdrag. Deze bepalingen zijn aangenomen naar aanleiding van het ongeval met het motorschip «Sherbro». Het ongeval met dit schip, dat in december 1993 een groot aantal containers verloor, accentueerde eens te meer dat het verlies van laadeenheden, in het bijzonder laadeenheden beladen met gevaarlijke en/of milieuschadelijke stoffen, tot gevaarlijke situaties kan leiden voor mens, milieu en het scheepvaartverkeer. Uit onderzoek naar aanleiding van dit voorval is gebleken dat laadeenheden veelal niet of onvoldoende worden gesjord, het sjormateriaal onzorgvuldig wordt gebruikt en dit materiaal onvoldoende wordt onderhouden. Dit heeft ertoe geleid dat het MSC de Internationale voorschriften voor het vastzetten van laadeenheden door middel van voornoemde resolutie heeft aangescherpt. Met name is voorgeschreven dat het laden, stuwen en zeevast zetten van laadeenheden moet geschieden met inachtneming van de in de «Handleiding vastzetten van lading» («Cargo Securing Manual») opgenomen voorschriften, waarin tevens is bepaald dat de «Vastzetcode» («Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing») moet worden toegepast.

b. herijking maritieme veiligheidsregelgeving

Teneinde de tendens van het uitvlaggen van onder Nederlandse vlag varende schepen en het verplaatsen van Nederlandse rederijen naar het buitenland een halt toe te roepen, is in de Nota Zeescheepvaartbeleid (kamerstukken II 1994/95, 24 165, nr.2) een aantal maatregelen en acties voorgesteld. Het betreft hier onder andere maatregelen van financiële aard, het verbeteren van de havenstaatcontrole, het versterken van de maritieme bedrijfsleven in Nederland, en het waar nodig aanpassen van de veiligheidseisen aan de door de IMO vastgestelde normen.

Uit het onderzoek van prof. Peeters «De toekomst van de Nederlandse zeescheepvaartsector» is gebleken dat Nederland in een aantal concrete gevallen zwaardere nationale eisen hanteert dan internationaal in het kader van de IMO is vastgelegd. Dit bracht voor het maritieme bedrijfsleven onnodige meerkosten van de jaarlijkse exploitatiekosten met zich mee.

Het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders hebben een analyse gemaakt van die nationale veiligheidseisen die de internationale normen te boven gaan. Deze analyse heeft ertoe geleid dat - met behoud van een verantwoord veiligheidsniveau - een aantal van die bepalingen kan vervallen dan wel in bepaalde voorschriften kan worden volstaan met minder vergaande eisen. In dit besluit tot wijziging van het Schepenbesluit 1965 zijn de resultaten van dit onderzoek verwerkt.

c. overige wijzigingen

De overige wijzigingen, die meer van incidentele aard zijn, komen voorzover nodig in de artikelsgewijze toelichting aan de orde.

§ 2. Delegatie van regelgevende bevoegdheid in verband met implementatie van internationale voorschriften

Binnen het MSC is een tendens te bespeuren om gedetailleerde technische en voortdurend aan wijziging onderhevige voorschriften met betrekking tot de veiligheid van schip en opvarenden, niet langer in het SOLAS-verdrag op te nemen, maar onder te brengen in codes.

Voorbeelden hiervan zijn de «Vastzetcode» («de Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing»), «de Graancode» («de Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk»), «Bulkcode» («de Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes») en «Deklasten houtcode» («de Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes»).

Met het oog op een snelle en adequate implementatie van de Vastzetcode en de Graancode, die vanwege de grote omvang ervan niet in het Tractatenblad zijn gepubliceerd, is in artikel 4, zevende lid, van bijlage XVII (vide artikel VII, onderdeel A) en de artikelen 5, zevende lid, en 9 van bijlage XIX (vide artikel VIII) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat regelgevende bevoegdheid toegekend. In de desbetreffende ministeriële regelingen zal dan onder meer worden bepaald dat moet worden voldaan aan de in de bijlage bij deze regelingen opgenomen Engelstalige codes. Het gebruik van Engelstalige voorschriften ontmoet geen bezwaar aangezien in de zeescheepvaartsector Engels bij uitstek de voertaal is.

Vaststelling van algemeen verbindende voorschriften door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de betrokken Ministers van de Nederlandse Antillen en Aruba, zal met betrekking tot de implementatie van genoemde codes alleen plaatsvinden in die gevallen waarin, behoudens op ondergeschikte punten, geen keuzen van beleidsinhoudelijke aard worden gemaakt (vide aanwijzing 26, tweede lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving).

§ 3. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Wijziging van het Schepenbesluit 1965

Onderdeel A

Ter mitigering van de financiële lasten voor reders wordt dikwijls in de desbetreffende wijzigingen van het SOLAS-verdrag bepaald dat met betrekking tot constructieve eisen bestaande schepen niet behoeven te worden aangepast aan de nieuwe eisen, tenzij bij de verdragswijziging uitdrukkelijk anders is bepaald. Slechts bij het ondergaan van een belangrijke verbouwing moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de eisen, zoals die op het moment van de verbouwing gelden voor nieuwe schepen, zoveel mogelijk worden toegepast.
Opneming van de omschrijving van het begrip belangrijke verbouwing in het Schepenbesluit 1965 is wenselijk in verband met het nieuwe elfde lid van artikel 8 van bijlage II (vide artikel II, onderdeel A) en met het in voorkomende gevallen adequaat kunnen regelen van overgangssituaties.
De in artikel 1, eerste lid, opgenomen omschrijving sluit grotendeels aan bij de omschrijving in artikel 1, eerste lid, onder h, van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en komt in overwegende mate overeen met de interpretatie die hiervan door het MSC tijdens zijn vijftigste zitting is gegeven.

Onderdeel B

De aanpassing betreft een redactionele verbetering. Gebleken was dat het begrip ro/ro laadruimten op verschillende wijzen werd geschreven. De wijziging strekt ertoe de schrijfwijze te uniformeren.

Onderdelen C en M

In resolutie MSC.22(59) is voorschrift V/17 van het SOLAS-verdrag in zijn geheel herzien. Met name de eisen, waaraan mechanische loodsladders die op of na 1 januari 1994 zijn geplaatst moeten voldoen, zijn uitgebreid. Als gevolg hiervan is artikel 87 opnieuw vastgesteld (onderdeel C). Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om artikel 162 «loodsladders» (onderdeel M) zodanig te herzien dat alle aan loodsladders te stellen inhoudelijke materiaaleisen hierin zijn vervallen en zijn overgebracht naar artikel 87.

Onderdelen D, E en F

Deze onderdelen zijn een gevolg van de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving, bedoeld in § 1.b.

Onderdelen G en H

Alle aan het vervoer van graan gestelde eisen zijn opgenomen in bijlage XIX van het Schepenbesluit 1965 en een ministeriële regeling op basis van artikel 9 van deze bijlage (vide artikel VIII). De aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in artikel 128 toebedeelde regelgevende bevoegdheid komt hierdoor te vervallen. De aanpassing van artikel 130c vloeit voort uit de wijziging van artikel 128.

Onderdeel I

In verband met noodzakelijk gebleken wijziging van uitvoeringsregelgeving is in artikel 132, conform het bepaalde in aanwijzing 20 van de Aanwijzingen voor de regelgeving, de aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toebedeelde regelgevende bevoegdheid vervangen door de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat om met betrekking tot het vervoer van een deklast hout nadere regels te stellen.

Onderdeel J

De verplichting een veiligheidsplan aan boord te hebben gold uitsluitend voor schepen van 500 ton of meer, geen passagiersschip zijnde, en passagiersschepen. In de praktijk echter beschikt elk schip, ongeacht de grootte, reeds over een veiligheidsplan. Ook op kleine vaartuigen is een dergelijk plan aanwezig, hoewel dit ingevolge artikel 138 niet verplicht was. De reden hiervan is dat het veiligheidsplan nuttige informatie bevat. Zo verschaft het informatie over de opstelling van de reddingmiddelen en geeft het de bemanning en surveyors van classificatiebureaus inzicht in de voorgeschreven uitrusting aan boord. De wijziging van dit artikel strekt ertoe het Schepenbesluit 1965 aan te passen aan een in de praktijk gebleken behoefte om ook op kleine vaartuigen veiligheidsplannen aan boord te hebben.

Onderdeel K

De aanpassing betreft een redactionele verbetering (vide de toelichting op onderdeel B).

Onderdeel L

Deze wijziging houdt verband met vernummering van artikel 4, derde lid, van bijlage XVII van het Schepenbesluit 1965 (vide artikel VII, onderdeel A, onder 2).

Artikel II

Wijziging van Bijlage II van het Schepenbesluit 1965

Onderdeel A

De waarde van het kengetal A/Amax dient te worden vastgesteld aan de hand van de in de bijlage bij MSC/Circulaire 574 van 3 juni 1991 opgenomen «Berekeningsmethode ter beoordeling van de overlevingskarakteristieken voor bestaande ro/ro passagiersschepen bij de toepassing van een vereenvoudigde methode», welke methode is gebaseerd op resolutie A.265 (VIII) van 20 november 1973.

Onderdeel B

Deze wijziging vloeit in eerste instantie voort uit de in MSC-resolutie 26(60) opgenomen wijziging van voorschrift II-1/8 van het SOLAS-verdrag. Ten aanzien van de lekstabiliteit worden nu ook eisen gesteld aan passagiersschepen gebouwd voor 29 april 1990 die zijn voorzien van ro/ro laadruimten of ruimten van bijzondere aard.
Het Verenigd Koninkrijk en Ierland konden zich niet vinden in deze wijziging van het SOLAS-verdrag. Zij waren van oordeel dat de aanpassing niet snel en niet ver genoeg ging. Vandaar dat het Verenigd Koninkrijk het initiatief heeft genomen een regionale regeling tot stand te brengen die uitgaat boven de mondiaal van kracht zijnde regels van het SOLAS-verdrag. Nederland heeft het wenselijk gevonden zich bij deze regeling aan te sluiten, aangezien er ook uit ons land regelmatige veerdiensten op het Verenigd Koninkrijk worden onderhouden. Ook andere omliggende landen als Denemarken, Duitsland, België en Frankrijk hebben zich bij deze regionale regeling aangesloten. In het nieuwe tiende lid van artikel 8 wordt uitvoering gegeven aan deze regeling, die met ingang van 1 oktober 1994 in werking is getreden.

Met het nieuwe elfde lid wordt bewerkstelligd dat passagiersschepen die worden aangepast teneinde aan de verzwaarde stabiliteitseisen, bedoeld in het negende en tiende lid, te voldoen, niet aan alle overige eisen voor nieuwe passagiersschepen behoeven te voldoen (vide voorschrift II-1/1, paragraaf 3.2 (MSC.26(60)). Zonder een dergelijke bepaling zou dit voor de desbetreffende reders een te zware belasting betekenen (vide artikel I, onderdeel A).

Onderdeel C

Deze wijziging is een gevolg van de toevoeging van voorschrift II-1/12-2 (MSC.27(61)).

Onderdelen D, E en F

Deze wijzigingen vloeien voort uit de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Onderdeel G

Deze wijziging houdt verband met de wijziging van voorschrift II-1/37, paragraaf 2 (MSC.27(61)).

Onderdeel H

Deze wijziging vloeit voort uit de wijziging van voorschrift II-1/42, paragraaf 3.3 (MSC.27(61)), en de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Onderdeel I

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift II-1/43, paragraaf 3.3 (MSC.27(61)), en de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Onderdeel J

Deze wijziging houdt verband met de wijziging van voorschrift II-1/44, paragraaf 2.1 (MSC.27(61)).

Onderdeel K

Deze wijzigingen vloeien voort uit de wijziging van voorschrift II-1/45, paragraaf 3.2 en paragraaf 4.3 (MSC.27(61)).

Onderdelen L, eerste wijziging, M en N

Deze wijzigingen houden verband met de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Onderdeel L, tweede wijziging

De verwijzing in onderdeel 2.1 naar de Stuwadoorswet behoeft aanpassing omdat het Veiligheidsbesluit Stuwadoorsarbeid, waarin voorschriften zijn opgenomen met betrekking tot elektrisch gedreven dekwerktuigen, niet langer een uitvoeringsbesluit van de Stuwadoorswet is, maar ingevolge artikel 49 van de Arbeidsomstandighedenwet krachtens laatstgenoemde wet is vastgesteld. De Arbeidsomstandigenhedenwet, niet zijnde een rijkswet, geldt op verzoek van Aruba niet voor in Aruba geregistreerde schepen. Derhalve is in dit onderdeel bepaald dat elektrisch gedreven dekwerktuigen van schepen die in Aruba zijn geregistreerd, moeten voldoen aan de bij of krachtens de Stuwadoorsverordening (AB 1991, no. GT 49) gestelde eisen. De desbetreffende voorschriften zijn opgenomen in het Stuwadoorsbesluit (AB 1989, no. GT 63), welk besluit een uitvoeringsbesluit is van voornoemde stuwadoorsverordening.

Onderdeel 0

De wijziging van artikel 64 houdt verband met de ook voor kleine vaartuigen noodzakelijk geachte implementatie van de voorschriften inzake het Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). Deze voorschriften houden onder meer eisen in betreffende de reservekrachtbron voor de radio-uitrusting, zoals de elektrische capaciteit en de opstelling aan boord.

Onderdeel P

De wijziging van artikel 68 is aangebracht met het oog op een juiste afstemming met artikel 45d, derde lid, van bijlage II van het Schepenbesluit 1965. Er bestonden tussen beide artikelen namelijk enige discrepanties.

Artikel III

Wijziging van Bijlage III van het Schepenbesluit 1965

Onderdelen A tot en met F

De in deze onderdelen vervatte wijzigingen van Bijlage III van het Schepenbesluit 1965 vormen een uitvloeisel van de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Onderdelen G, H en I

Deze wijzigingen houden verband met het feit dat heden ten dage geen steenkool meer als brandstof wordt gebruikt.

Artikel IV

Wijziging van Bijlage IV van het Schepenbesluit 1965

Onderdeel A

Met de aanvaarding van resolutie MSC.27(61) zijn maatregelen aangenomen ter verbetering van de brandbescherming van nieuwe passagiersschepen. Met nieuwe passagiersschepen wordt bedoeld schepen die zijn gebouwd op of na 1 oktober 1994. De wijziging van voorschrift II-2/1, paragraaf 1.1 geeft dit ook aan.
Voor een toelichting op het nieuwe onderdeel 1.1.a wordt verwezen naar paragraaf 4 «notificatieverplichtingen».

Het nieuwe tweede lid houdt verband met de wijziging van voorschrift II-2/1, paragraaf 3.2 (MSC.24(60)) en heeft tot doel om, naast de gefaseerde invoering van verbeterde brandbeschermingsvoorschriften voor bestaande passagiersschepen bestemd voor het vervoer van meer dan 36 passagiers, zoals voorgeschreven in de artikelen 41a en 41b, te bepalen dat ook bij andere dan de uit de genoemde artikelen voortvloeiende reparaties, wijzigingen en aanpassingen deze schepen zoveel mogelijk moeten worden aangepast aan de vigerende eisen ten aanzien van brandbeschermingsmaatregelen.

Onderdeel B

Deze wijziging houdt verband met de wijziging van voorschrift II-2/3, paragraaf 22-1, paragraaf 22-2 (MSC.24(60)) en paragraaf 33 (MSC.27(61)).

Onderdeel C

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift II-2/4, paragraaf 3.3.2.9, paragraaf 3.3.3.1 en paragraaf 4.2 (MSC.27(61)).

Onderdeel D

De nieuwe voorschriften in de onderdelen 2.5, 2.5.1 en 2.5.2 respectievelijk 3.1 vloeien voort uit voorschrift II-2/5, paragraaf 2.5 respectievelijk paragraaf 3.1 (MSC.27(61)).

In onderdeel 3.1 is het verbod op het na 1 oktober 1994 aanbrengen van nieuwe halon-brandblusinstallaties opgenomen. Met betrekking tot de wijziging van dit onderdeel wordt volledigheidshalve opgemerkt dat voor de in Nederland geregistreerde schepen reeds een verbod van kracht is dat inhoudt dat na 5 november 1992 geen nieuwe halonbrandblusinstallaties aan boord van schepen mogen worden geïnstalleerd. Dit verbod vloeit voort uit het uitsluitend voor het land Nederland geldende Besluit inzake stoffen die de ozonlaag aantasten 1995, welk besluit tot uitvoering strekt van het op 22 maart 1985 te Wenen tot stand gekomen Verdrag van Wenen ter bescherming van de ozonlaag (Trb.1985, 144) en het op 16 september 1987 te Montreal tot stand gekomen Protocol betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken (Trb.1988, 11).

Het in onderdeel 3.1 opgenomen voorschrift is derhalve met name van belang voor de in de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde schepen, omdat in die landen - anders dan in Nederland - een dergelijk verbod nog niet van kracht was.

Onderdelen E, F G, H en I

Deze wijzigingen vloeien voort uit de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Onderdeel J

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift II-2/13, paragraaf 1.6, 1.8, 1.9 en 1.1 5 (MSC.27(61)).

Onderdeel K

Deze wijziging houdt verband met de wijziging van voorschrift II-2/17, paragraaf 1.2.2, 3.1.1 en 4 (MSC.24(60)).

Onderdeel L

Deze wijziging houdt verband met de wijziging van voorschrift II-2/20, paragraaf 3 (MSC.22(59)) en paragraaf 4 (MSC.27(61)).

Onderdeel M

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift II-2/21 (MSC.22(59)).

Onderdeel N

Deze wijziging vloeit voort uit de wijziging van voorschrift II-2/24, paragraaf 1.1 en 2 (MSC.27(61)).

Onderdeel 0

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift II-2/25, paragraaf 2 en 3 (MSC.27(61)).

Onderdeel P

Deze wijziging houdt verband met de wijziging van voorschrift II-2/26, paragraaf 2.1, 2.2(3), 2.2(4), 2.2(7), 2.2(9), 2.2(11), 2.4 en 2.5, en de tabellen 26.1, 26.2, 26.3 en 26.4 (MSC.27(61)).

Onderdeel Q

Deze wijziging vloeit voort uit de wijzigingen van voorschrift II-2/28, paragraaf 1.8 (MSC.22(59)) en 1.1, 1.4, 1.5, 1.9, 1.10 en 3.3 (MSC.27(61)).
De in artikel 28, onderdeel 1.10, bij ministeriële regeling gestelde regels zijn ontleend aan IMO resolutie A.752(18) «Guidelines for the evaluation, testing and application of low-location lighting on passenger ships».

Onderdeel R

Aangezien de breedte van trappen, deuropeningen en hoofdgangen in artikel 28 is geregeld, is artikel 28a overbodig geworden.

Onderdeel S

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift II-2/29, paragraaf 2 (MSC.27(61)).

Onderdeel T

Deze wijziging houdt verband met de wijziging van voorschrift II-2/30, paragraaf 4, 5, 6 en 7 (MSC.27(61)).

Onderdeel U

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift II-2/31, paragraaf 1, 2 en 3 (MSC.27(61)).

Onderdeel V

Deze wijziging houdt verband met de wijziging van voorschrift II-2/32, paragraaf 1.7 (MSC.22(59)) en 1.1, 1.5, 1.8, en 1.9 (MSC.27(61)).

Onderdeel W

Deze wijziging vloeit voort uit de wijziging van voorschrift II-2/33, paragraaf 2 en 3 (MSC.27(61)).

Onderdeel X

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift 11-2/34, paragraaf 1 en 6 (MSC.27(61)).

Onderdeel Y

Deze wijziging houdt verband met de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Onderdeel Z

Deze wijziging houdt verband met het herziene voorschrift II-2/36 (MSC.27(61)).

Onderdeel AA

Deze wijziging vloeit deels voort uit de wijziging van voorschrift II-2/37, paragraaf 1.2.1 en 1.2.2 (MSC.27(61)). De wijziging van onderdeel 2.1 is van redactionele aard.

Onderdeel AB

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift II-2/40, paragraaf 7 (MSC.22(59)), 5, 7.1 en 7.2 (MSC.27(61)).

Onderdeel AC

Deze nieuwe artikelen vloeien voort uit de nieuwe voorschriften II-2/41-1 en II-2/41-2 (MSC.24(60)).

Onderdeel AD

Deze wijziging is een gevolg van de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Onderdeel AE

In het besluit van 9 april 1987, houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 (Stb. 193), is in artikel 1 van bijlage IV van het Schepenbesluit 1965 de datum 1 september 1984 gewijzigd in 1 juli 1986. Daarbij is echter niet bepaald dat artikel 54, waarin bijzondere voorschriften zijn opgenomen voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, van toepassing is op schepen gebouwd na 1 september 1984; dit is de datum die in de desbetreffende voorschriften van het SOLAS-verdrag wordt gehanteerd. Wijziging van dit artikel strekt ertoe deze omissie te herstellen.

Onderdeel AF

Deze wijziging houdt verband met de wijziging van voorschrift II-2/59, paragraaf 4 (MSC.27(61)).

onderdelen AG en AH

Deze wijzigingen vloeien voort uit de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Onderdeel AI

Deze wijziging van artikel 66, die uitsluitend geldt voor kleine vaartuigen, is gelijk aan de wijziging van artikel 5 in onderdeel D. Voor de toelichting wordt verwezen naar de toelichting op dit onderdeel.

Artikel V

Wijziging van Bijiage V van het Schepenbesluit 1965

Onderdeel A

In dit onderdeel is een onjuiste vermelding in het besluit van 14 januari 1992, houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965 (Stb.35), hersteld.

Onderdeel B

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift IV/13 (MSC.27(61)).

Onderdeel C

De eerste wijziging in dit onderdeel betreft een redactionele verbetering van het opschrift. De overige wijzigingen vormen een uitvloeisel van de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Artikel VI

Wijziging van Bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965

Onderdeel A

Deze wijzigingen vloeien deels voort uit de wijziging van voorschrift III/18 (MSC.22(59)) en deels uit de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving. De toevoeging van een nieuwe volzin aan onderdeel 4.3 van het vierde lid, is ingegeven door de overweging dat uitvoering van oefeningen met automatisch opblaasbare reddingvlotten van het strijkbare type aan boord niet altijd mogelijk is. Zo mag in sommige havens niet worden geoefend, is het oefenen bij enige zeegang moeilijk, zo niet onmogelijk, en hebben sommige zeevarenden moeite om in een reddingvlot, anders dan in

noodgevallen waarbij sprake is van lijfsbehoud, te water te worden gelaten. Derhalve is voorzien in de bevoegdheid van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie om, indien zich dergelijke omstandigheden voordoen, ontheffing te verlenen van de verplichting de oefeningen aan boord uit te voeren. Daarbij geldt wel als voorwaarde dat op een andere wijze moet zijn voorzien in het houden van oefeningen met reddingvlotten. Zulks is het geval indien dergelijke oefeningen worden gehouden in daarvoor bestemde, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aangewezen trainingsinstituten aan de wal.

Onderdelen B, C, D en E

Deze wijzigingen houden verband met de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving. De wijziging in onderdeel C betreft het vastleggen in artikel 20, onderdeel 1.6, van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 van de door de Scheepvaartinspectie in voorkomende gevallen te hanteren beleidslijn, strekkende tot uitvoering van de aanbevelingen in MSC/circulaire 570 van 2 juli 1990 inzake de plaatsing van reddingmiddelen. Dit ontmoet geen bezwaar aangezien tijdens de SOLAS-conferentie van november 1995 is besloten dat de in genoemde circulaire opgenomen aanbevelingen in het SOLAS-verdrag zullen worden verwerkt en dat deze wijziging van het verdrag met ingang van 1 juli 1998 internationaal van kracht zal worden.

Onderdeel F

Deze wijziging is een gevolg van de wijziging van voorschrift III/50 (MSC.27(61)).

Onderdeel G

Deze wijziging vloeit voort uit de herijking van de maritieme veiligheidsregelgeving.

Onderdeel H

De uitsluitend voor kleine vaartuigen geldende wijziging van artikel 57 met betrekking tot het oefenen in het blussen van brand is soortgelijk aan de in onderdeel A opgenomen wijziging van artikel 18.

Artikel VII

Wijziging van Bijlage XVII van het Schepenbesluit 1965

Onderdeel A

De twee uitbreidingen in artikel 4, eerste lid, onder b en d, maken deel uit van de informatie die wordt genoemd in bijlage 1 bij de IMO-resolutie A.648(16) «General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants».

Opneming van het nieuwe derde en vierde lid en aanvulling van het vijfde lid vloeien voort uit de wijzigingen van voorschrift VII/5 (MSC.22(59)), waarbij is voorzien in een certificaatsverplichting voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in containers. Het derde lid biedt de mogelijkheid om bepaalde ladinggevens te combineren teneinde een veelheid aan ladingdocumenten te voorkomen. In het vijfde lid is bepaald dat een afschrift van de lijst, waarop de gevaarlijke stoffen zijn vermeld die worden vervoerd, voor vertrek aan de bevoegde autoriteit moet worden afgegeven. Met deze bepaling en de uitbreidingen in het eerste lid, is verzekerd dat bij calamiteiten op zee, juist in het geval de bescheiden aan boord verloren zijn gegaan, snel en adequaat kan worden opgetreden.

Toevoeging van het zesde en zevende lid houdt verband met de wijziging van voorschrift VI/5 (MSC.42(64)). In het zesde lid is voorgeschreven dat laadeenheden, inclusief vrachtcontainers, gedurende de gehele reis geladen, gestuwd en zeevast gezet moeten zijn overeenkomstig de «Handleiding vastzetten van lading» («Cargo Securing Manual») die de goedkeuring behoeft van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. De inhoud van deze handleiding moet ten minste voldoen aan de in MSC/Circulaire 745 opgenomen richtlijnen voor het samenstellen van een «Handleiding vastzetten van lading» («Guidelines for the preparation of the Cargo Securing Manual»). Bij ministeriële regeling zal aan deze circulaire uitvoering worden gegeven. Het zevende lid voorziet daarin.

Onderdeel B

Deze wijziging houdt verband met de wijziging van voorschrift VII/6 (MSC.42(64)).

Artikel VIII

Wijziging van Bijlage XIX van het Schepenbesluit 1965

Deze herziene Bijlage XIX vloeit voort uit het nieuwe hoofdstuk VI van het SOLAS-verdrag (MSC.22(59) en MSC.42(64)) (vide § l.a. van de algemene toelichting).

Artikel IX

Dit artikel bevat de (gebruikelijke) overgangsbepalingen. Deze bepalingen komen overeen met de desbetreffende overgangsrechtelijke voorzieningen in de MSC-resoluties (MSC.22(59) en MSC.27(61)).

In het eerste en tweede lid zijn bepalingen opgenomen voor uitrusting en voorzieningen voor het overnemen van de loods (voorschrift V/17 (MSC.22 (59)). Het derde lid bepaalt dat passagiersschepen die op of na 1 juli 1986 doch voor 1 oktober 1994 zijn gebouwd, voldoen, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, aan de toepasselijke bepalingen van hoofdstuk B van bijlage IV van het Schepenbesluit 1965, zoals deze luidden voor de inwerkingtreding van dit besluit (voorschrift II-2/1, paragraaf 2 (MSC.27(61)).

§ 4. Notificatieverplichtingen

Het ontwerp-besluit is op 3 januari 1997 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 96/0519/NL), ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 83/189/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 109). Naar aanleiding van deze notificatieprocedure is het toepassingsbereik van Bijlage IV bij het Schepenbesluit 1965 gewijzigd. Aan artikel 1 van deze bijlage is een onderdeel 1.1.a toegevoegd, waarin is bepaald dat Bijlage IV bij het Schepenbesluit 1965 niet van toepassing is op passagiersschepen waarmee nationale reizen worden ondernomen. Onder een nationale reis wordt verstaan een reis met een passagiersschip van een haven van een lid-staat van de Europese Unie naar een andere haven van die lid-staat.

De wijziging van artikel 1 vindt zijn oorzaak in de omstandigheid dat de Raad van de Europese Unie voornemens is ten aanzien van passagiersschepen die nationale reizen ondernemen een richtlijn vast te stellen, waarbij wat de normstelling betreft nauw zal worden aangesloten bij de door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde normen. Dit heeft ertoe geleid dat de Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft bepaald dat Nederland de goedkeuring van de in dit ontwerp-besluit opgenomen voorschriften met betrekking tot brandbescherming op passagiersschepen die nationale reizen ondernemen, ten minste tot 5 januari 1998 moet uitstellen.

De Raad van de Europese Unie heeft op 17 juni 1997 een gemeenschappelijk standpunt inzake de ontwerp-richtlijn vastgesteld (PbEG C 293). Dit betekent dat ingevolge artikel 9, vijfde lid, van voornoemde richtlijn 83/189/EEG de stand still-periode is verlengd tot 4 juli 1998. De wijziging van artikel 1 maakt het mogelijk om ten aanzien van passagiersschepen die geen nationale reizen ondernemen, de gewijzigde brandbeschermingsvoorschriften zonder onnodige vertraging vast te stellen en in werking te laten treden. Zodra vorenvermelde richtlijn is vastgesteld en in werking is getreden, zal het Schepenbesluit 1965 aan de richtlijn worden aangepast.

Het ontwerp-besluit is op 7 februari 1997 gemeld aan het Secretariaat van de Wereld Handelsorganisatie (notificatienummer (G/TBT/Notif.97.40), ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische belemmeringen (Trb. 1994, 235). Een aankondiging van het ontwerpbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van 7 november 1997, nr. 215.

Deze notificatieprocedure heeft niet geleid tot wijziging van het ontwerp-besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink